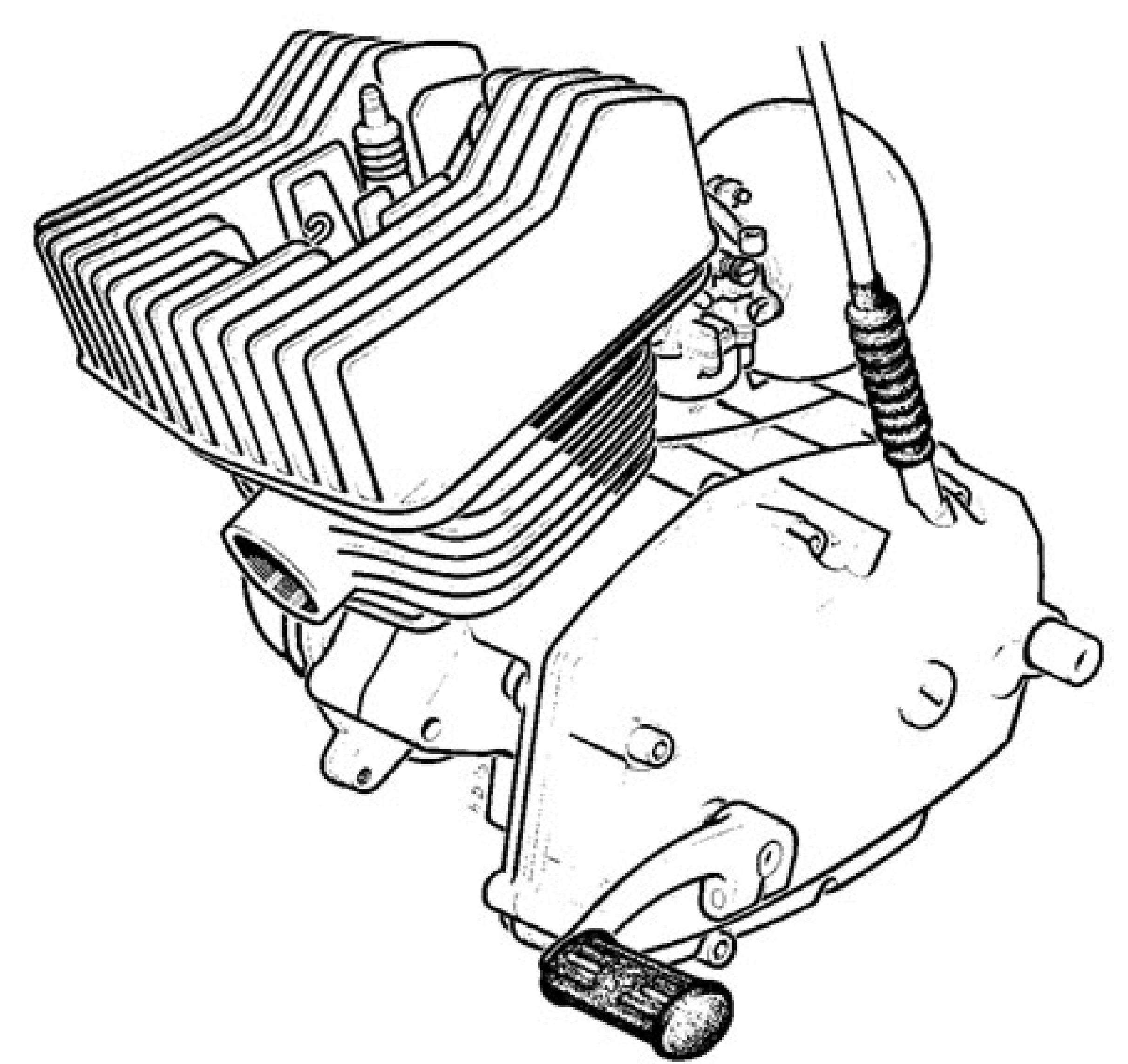




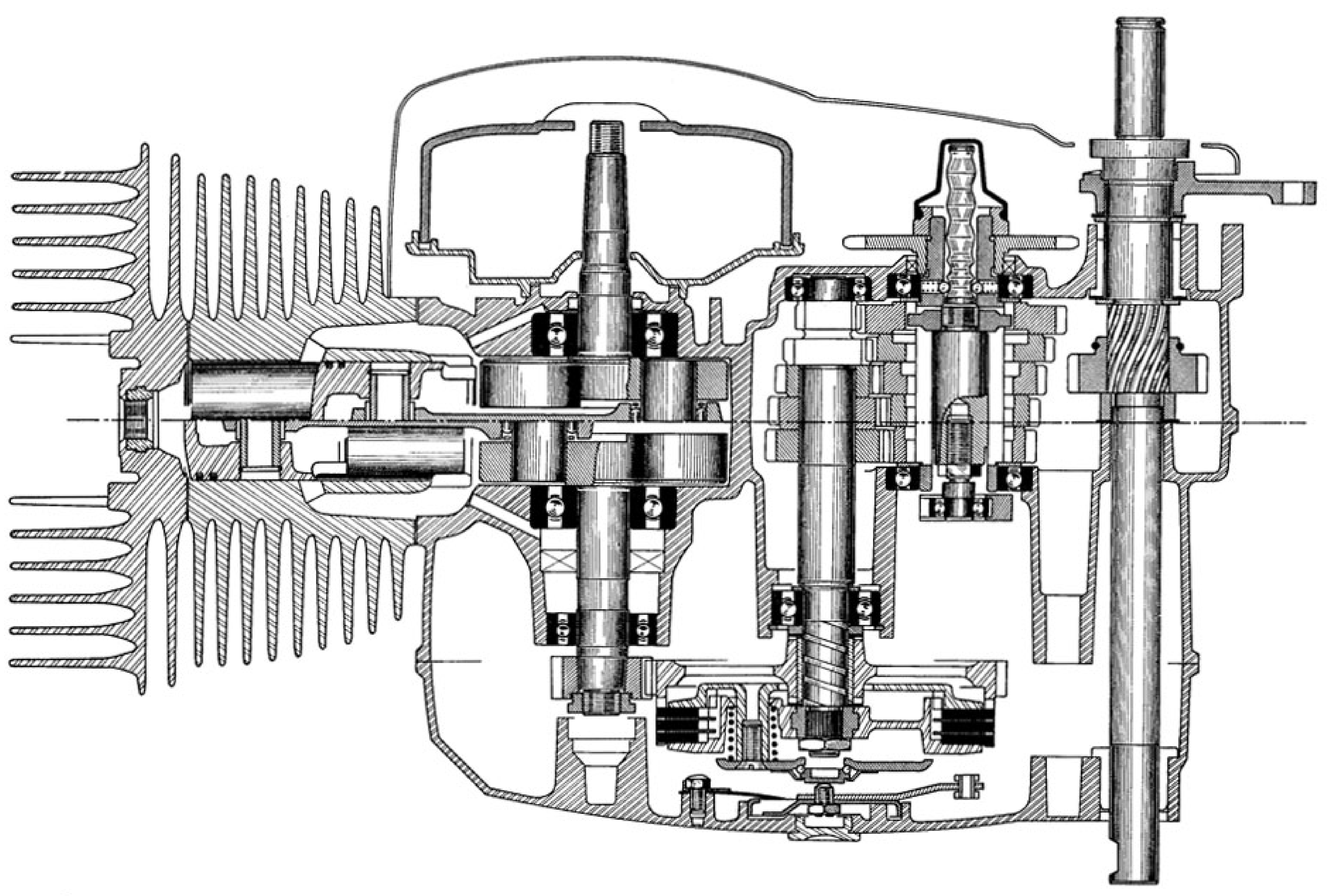
MANUEL GENERAL DES REPARATIONS

D 55 - D 55 TRIAL

MANUEL RÉPARATION D 55 - D 55 TT

SOMMAIRE

D 55



2

GRAISSAGE

BOITE DE VITESSES

— Vidange : le bouchon se situe à l'arrière gauche du moteur. (Clé de 10) voir illustration page 12. Pour une vidange complète, mettre la machine sur béquille et caler la roue avant de manière à obtenir une parfaite horizontalité.

— Le remplissage s'effectue par le bouchon (tournevis) situé à l'arrière du carter d'embrayage.

— Quantité : 700 cm^3 de BP Super viscostatic SAE 20 W 50.

— Vidanger à 500 km puis tous les 4 000 km.

— Vérifier le niveau tous les 2 000 km, il doit affleurer les filets du bouchon de remplissage.

FOURCHE

— Tous les 1 000 km, graisser avec une pompe par les graisseurs en dessus de fixation de clignotant.

RENVOI DE COMPTEUR

— Tous les 3 000 km.

CHAINE

— Tous les 2 000 km dans des conditions normales d'utilisation. Huiler la chaîne sur toute sa longueur en déposant l'huile à l'intérieur des rouleaux.

CABLES ET COMMANDES

— Huiler les articulations des commandes et les entrées de câbles. Graisser les plombs de départ.

LISTE DES OUTILS COMMUNS AU TYPE D 55 ET A NOTRE GAMME DE MOBYLETTES ET MOTOS

MOTEUR

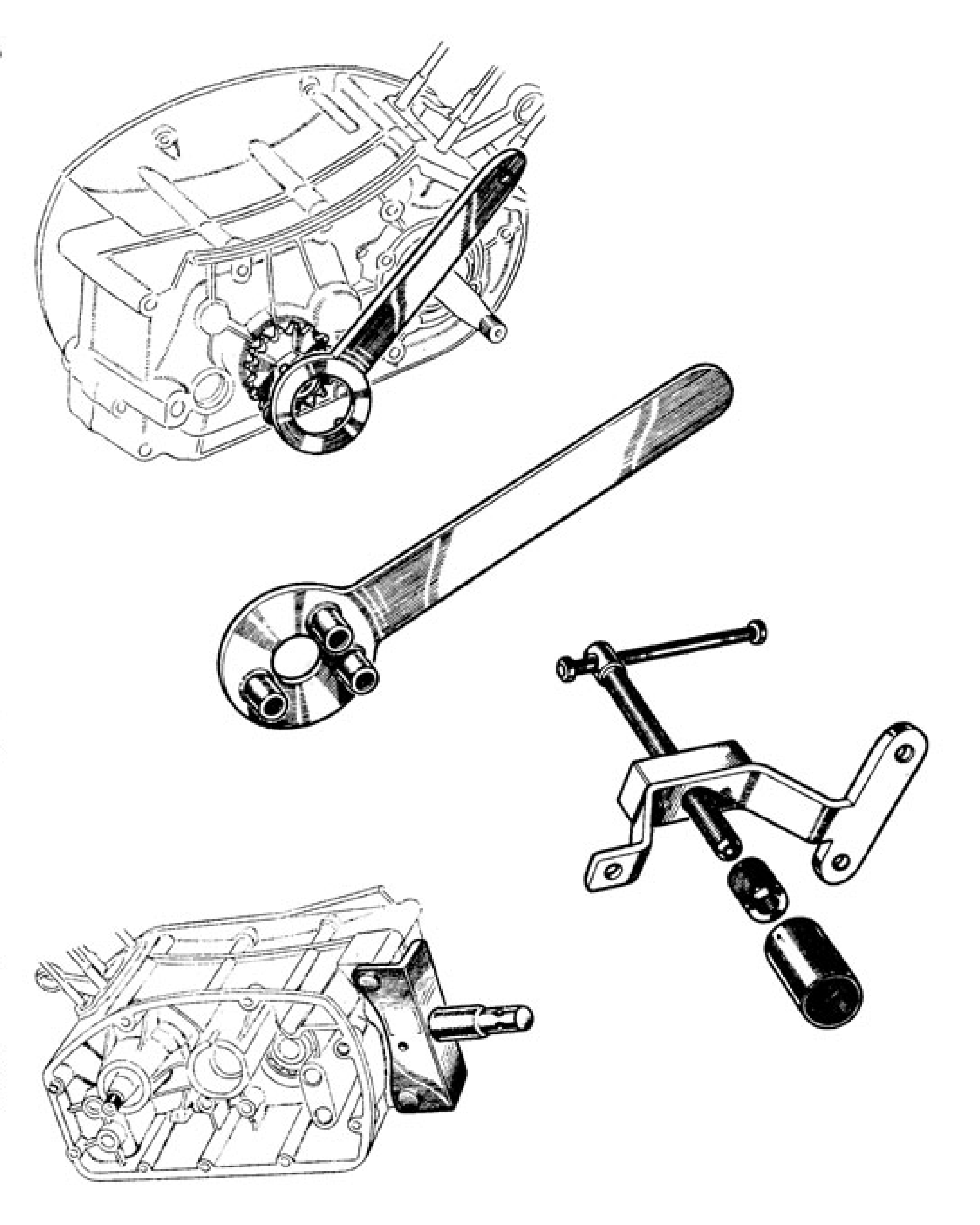
1431 - 1379	Extracteur à coquilles de 47
1837	Facom U 35
15142	Extracteur de came
16733	Clé carrée
17635	Chasse axe
1349	Emmanche axe
1291	Serre volant
1179	Bloque piston
1353	Pose joint de vilebrequin
1553	Extracteur d'embrayage

PARTIE CYCLE

1354	Clé de réglage de fourche
1320	Extracteur de bague
1437	Tournevis fendu pour écrou de plongeur
1880	Clé 8 pans de 32 pour écrou inférieur de fourche
1229	Clé pour écrou supérieur

LISTE DES OUTILS SPÉCIFIQUES AU MODÈLE D 55

1909	Clé de maintien embrayage
1910	Outil combiné d'extraction et d'emmanchement roulement vilebrequin
1911	Clé de maintien pignon de chaîne
1912	Support moteur s'adaptant sur colonne support moteur mobylette permettant d'effectuer toutes opérations de démontage et remontage du bloc



ALLUMAGE

1 CONTROLE DU CALAGE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE (SANS DÉPOSE DU ROTOR)

— Déposer le carter tôle (côté droit de la machine) fixé par 3 vis cruciformes.

— Débrancher le fil de sortie volant, à la bobine H.T.

— Débrancher le fil d'éclairage (fil noir cosse de 6,35) au plateau de volant.

— Débrancher l'antiparasite et déposer la bougie.

1 Visser la jauge de calage (1470) à la place de la bougie.

2 Amener le piston au P M H, en tournant le moteur (sens des aiguilles d'une montre) à l'aide du rotor.

3 Faire coïncider la partie inférieure de l'encoche **rouge** (cote d'avance = 1,5 mm) avec la partie supérieure du corps de jauge (fig. 1).

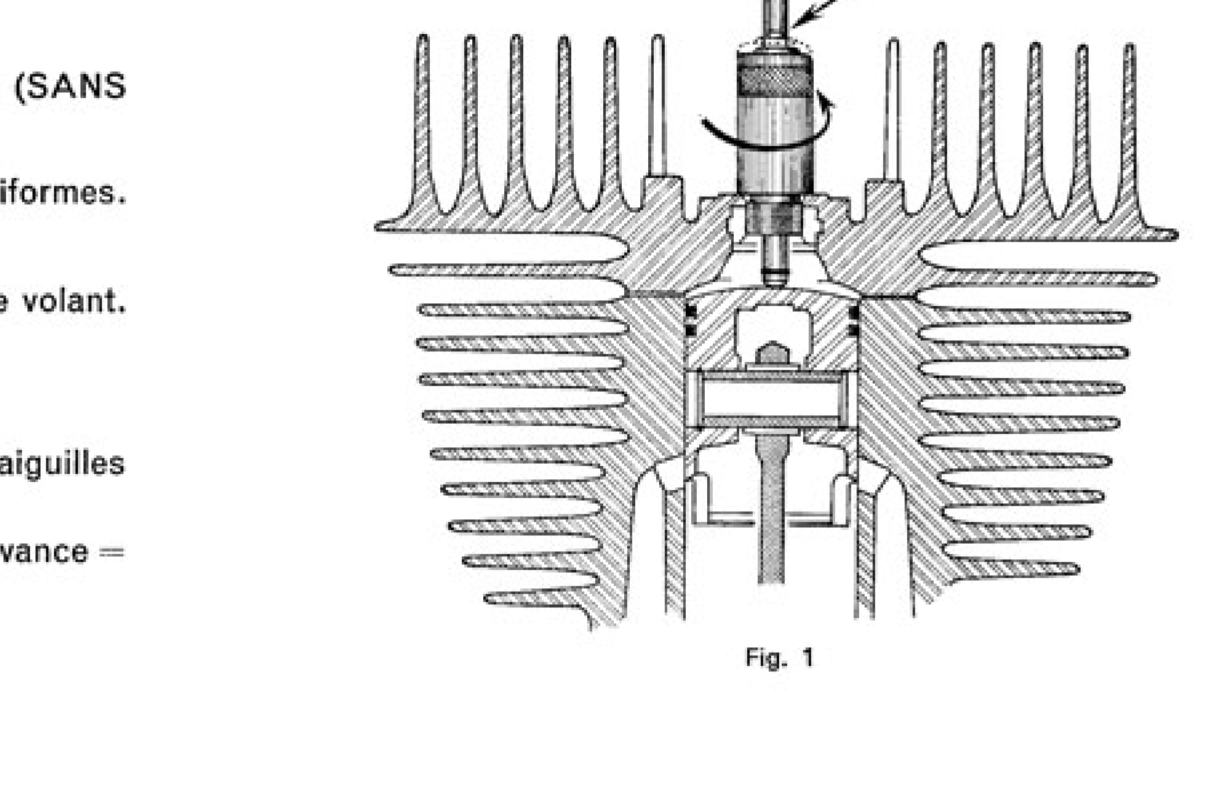


Fig. 1

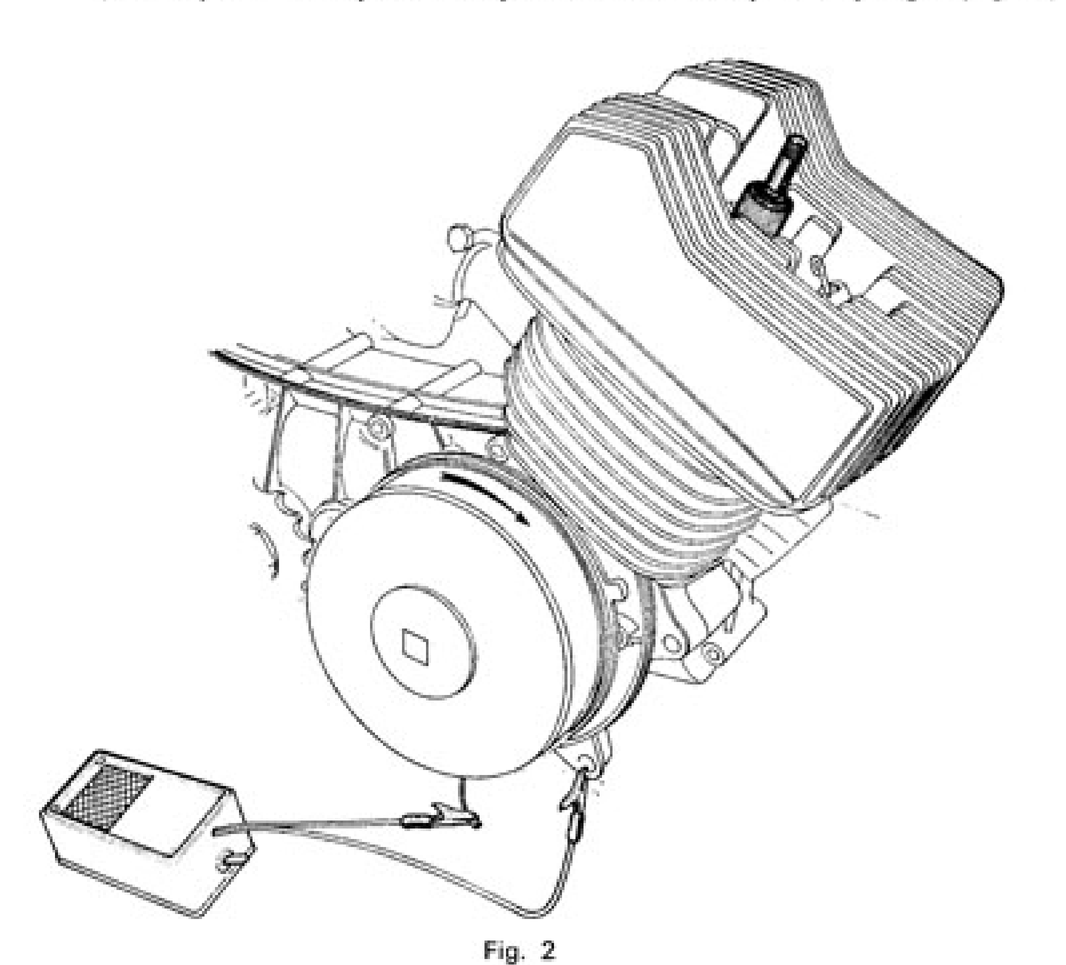


Fig. 2

4 Faire tourner doucement le moteur (sens inverse), pour faire disparaître entièrement l'encoche **rouge.**

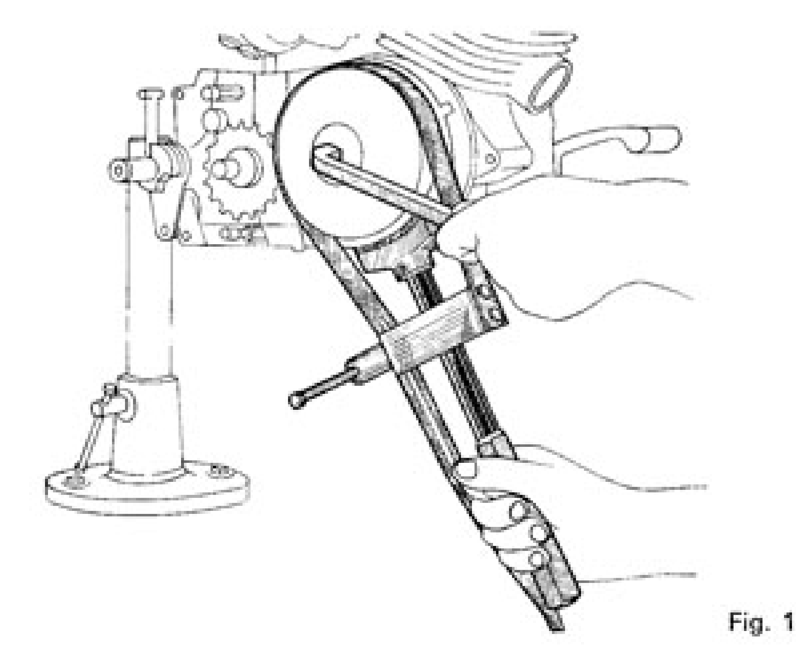
5 Connecter les fils du préciphone (1755) : l'un au fil de sortie volant, l'autre à la masse (fig. 2). Le préciphone doit sonner.

6 Tourner doucement le moteur (sens des aiguilles d'une montre), jusqu'à ce que le préciphone s'arrête de sonner, le rupteur commence à s'ouvrir.

7 Si à ce moment la couleur rouge commence à apparaître, le réglage est correct.

CE CONTROLE PEUT ÊTRE ÉGALEMENT EFFECTUÉ A L'AIDE DU CONTROLEUR 1905 (voir notice).

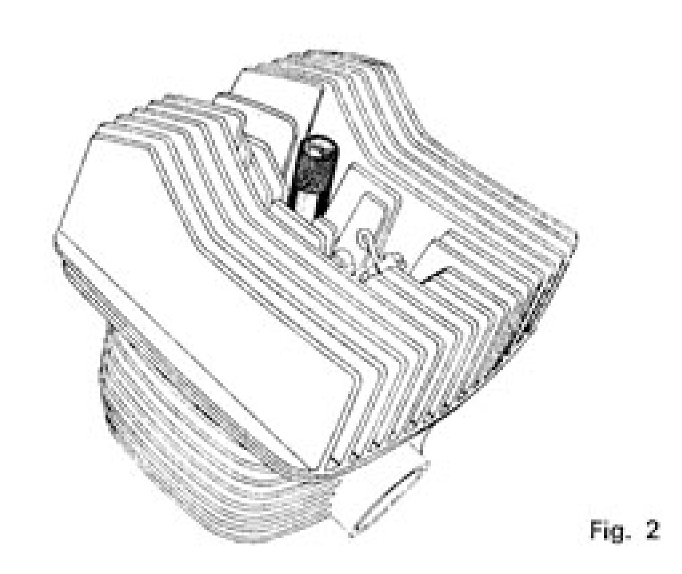
ALLUMAGE (suite)


Fig. 1

Il n'est pas nécessaire de déposer le moteur pour cette opération.

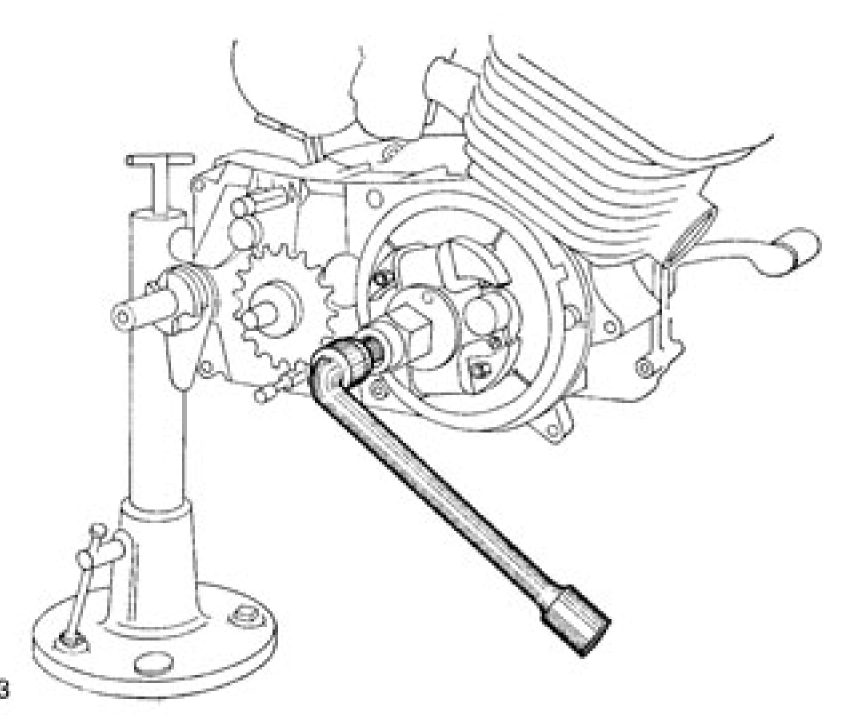
2 DÉPOSE DU VOLANT MAGNÉTIQUE :

- Déposer le carter tôle (côté droit de la machine) fixé par 3 vis cruciformes.
- Débrancher l'antiparasite et déposer la bougie. Débrancher les fils du plateau et le fil sortie à la bobine H.T.
- Placer le serre volant (1291) sur le rotor (fig 1).
- Dévisser et déposer l'écrou de blocage rotor, filetage à gauche (clé carrée 16733, fig. 1).
- Déposer le rotor de volant magnétique.
- Monter le limiteur de course (1179) à la place de la bougie (fig. 2).
- Visser l'extracteur (15142) sur la came (fig. 3).
- Faire tourner le moteur, jusqu'à ce que le piston vienne en butée sur le limiteur.
- Visser (sans à-coups) la vis centrale de l'extracteur et déposer la came (fig. 3).
- Dévisser les 2 écrous « NYLSTOP » de fixation stator (clé de 8 mm) et déposer les 4 rondelles « BELLEVILLE ».
- Déposer le stator complet, le joint papier et le joint torique.


Fig. 2

3 REPOSE DU VOLANT MAGNÉTIQUE :

- Remonter le joint papier et joint torique.
- Après vérification (voir notice contrôleur) ou échange du stator, replacer celui-ci sur les 2 goujons de fixation. Pousser à fond, sur le centrage du carter.
- Placer les 4 rondelles « BELLEVILLE » et visser progressivement jusqu'à blocage, les 2 écrous « NYLSTOP » (clé de 8).


Fig. 3

ALLUMAGE (suite)

RÉGLAGE DU RUPTEUR :

— Placer provisoirement la came sur la soie de vilebrequin et la faire tourner doucement jusqu'à ce que les grains de contact du rupteur soient ouverts au maximum (fig. 1).
— Vérifier l'écartement des grains (30/100 mm MINI, 40/100 mm MAXI), à l'aide du jeu de cales d'épaisseur (1670) (fig. 2).

SI LE RÉGLAGE N'EST PAS SATISFAISANT :

— Desserrer la vis de fixation du levier de réglage du rupteur (tournevis fig. 2).
— Faire pivoter l'ensemble du rupteur pour obtenir l'écartement correct.
— Bloquer la vis de fixation du levier.

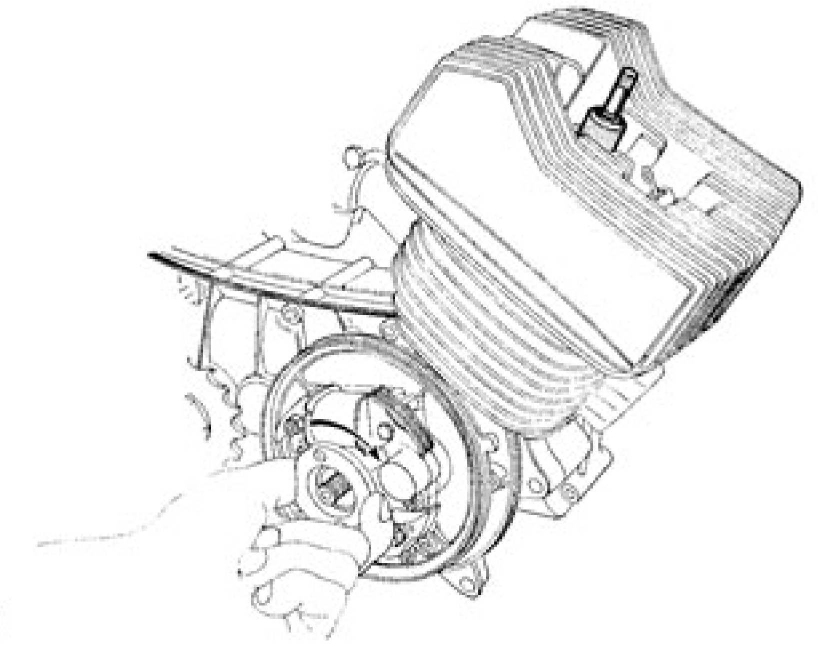


Fig. 1

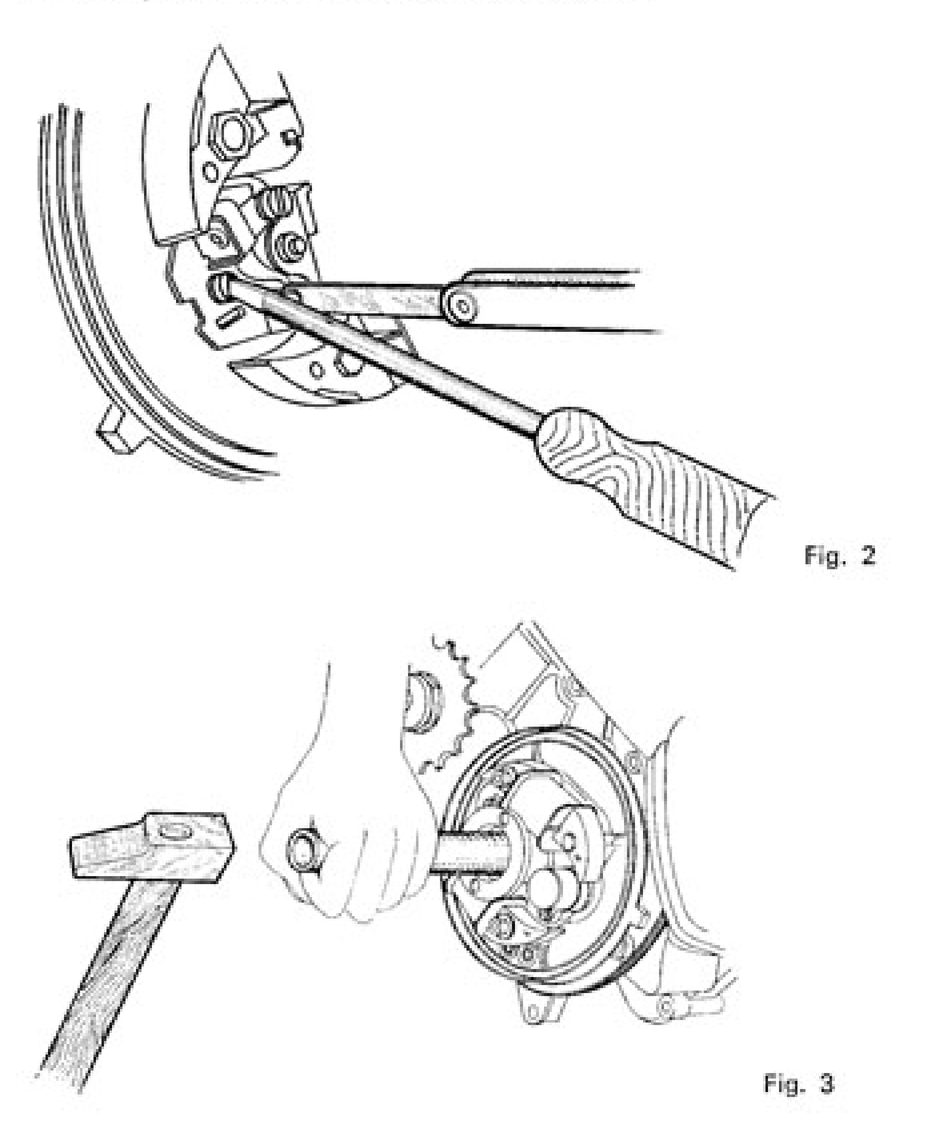


Fig. 2

Fig. 3

RÉGLAGE ET CALAGE DE L'AVANCE A L'ALLUMAGE :

— Reprendre les alinéas 1, 2, 3, 4 et 5 du paragraphe 1 (page 5).

— Placer sans forcer, la came sur la soie de vilebrequin.

— Tourner doucement la came (dans le sens des aiguilles d'une montre) sans que le moteur soit entraîné, jusqu'à ce que le préciphone s'arrête de sonner (fig. 1).

— Placer un tube de 18 × 22 L = 150 mm (1486), à l'intérieur du filetage de la came.

— Donner un petit coup de marteau pour immobiliser partiellement la came sur la soie de vilebrequin (fig. 3).

— Vérifier l'exactitude du calage (alinéas 6 et 7, paragraphe 1 page 5).

— Remonter le rotor et placer le serre volant (1291) sur celui-ci.

— Remonter l'écrou au loctite et serrer celui-ci (filetage à gauche) à 5 m/kg (clé dynamométrique 1884 et embout nº 1918).

— Rebrancher le fil de sortie volant à la bobine H.T et, le fil d'éclairage (cosse mâle de 6,35 mm) et le fil clignotant (cosse mâle 4,75) au plateau de volant).

— Vérifier l'écartement des électrodes (4/10 mm).

CARBURATION

Le D 55 est équipé d'un carburateur « GURTNER » GA 12 - réglage 779

DÉPOSE DU CARBURATEUR :

— Déposer le chapeau de chambre des gaz et le volet du carburateur (tournevis cruciforme).
— Desserrer l'écrou du boulon de la bride de serrage du carburateur (clé de 10 mm) (fig. 1).
— Débrancher la canalisation d'essence et le câble de starter (petit tournevis).
— Déposer le carburateur.

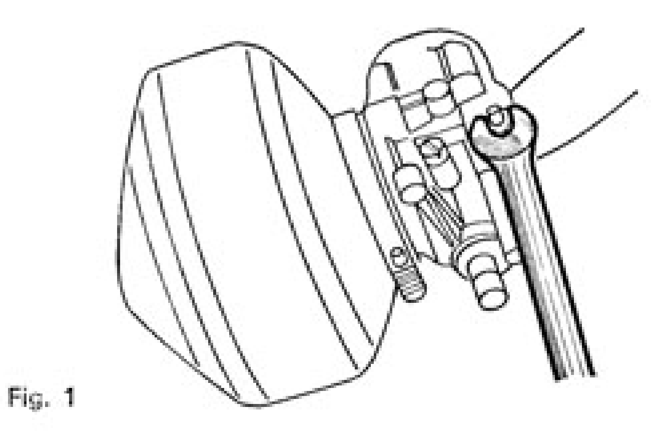


Fig. 1

DÉMONTAGE :

— S'assurer lors de chaque démontage de la cuve, de la présence et de l'état du joint torique sur le diffuseur (fig. 2).
— Le gicleur de « 58 » est situé à droite dans le bas de la cuve (fig. 3).
— Le D 55 possède deux filtres d'essence, un filtre au robinet (réservoir), l'autre au carburateur côté droit (fig. 2).
— Vérifier l'état de propreté de la cartouche du filtre à air 22688 (fig. 2).

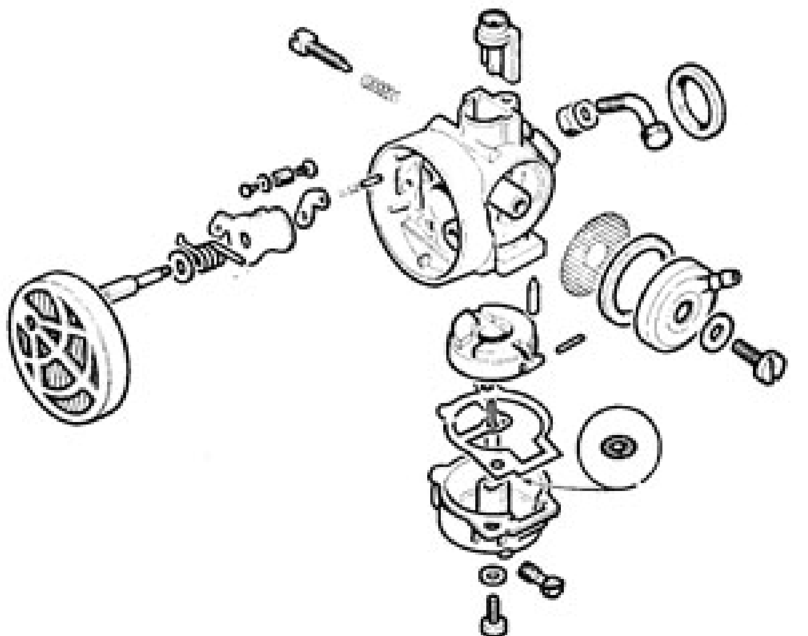


Fig. 2

REPOSE DU CARBURATEUR :

— Vérifier l'état du joint d'étanchéité (filtre à air, pipe admission 22689 (fig 3).
— Pratiquer à l'inverse de la dépose.

RÉGLAGE :

— Le réglage du ralenti s'effectue en agissant sur la vis moletée (tournevis), située à gauche du carburateur (fig. 3).
— Avant chaque réglage du ralenti, vérifier le jeu (1 à 2 mm) de la gaine du câble d'accélérateur au barillet tendeur (fig. 3).

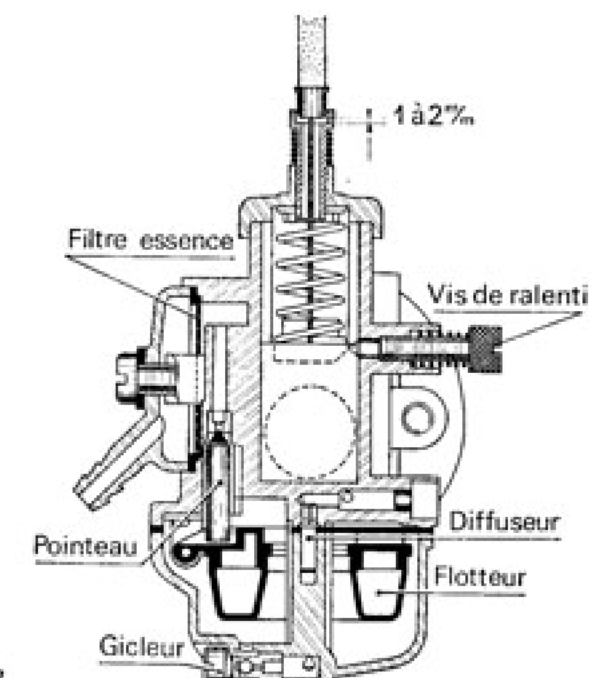


Fig. 3



DÉCALAMINAGE

ÉCHAPPEMENT :

— Dévisser l'écrou du tube d'échappement (clé plate de 42 mm).

— Dévisser le boulon de fixation arrière (clé plate et pipe de 10 mm).

— Déposer l'échappement complet.

— Desserrer l'écrou du boulon du collier d'échappement et sortir le tube (clé plate de 13 mm).

— Dévisser le contre-écrou et l'écrou (clé plate de 10 mm) de sortie silencieux.

— Déposer la sortie et le filtre de silencieux (fig. 1).

— S'assurer que les trous de chicane, ne soient pas obstrués.

MOTEUR

— Déposer la culasse et le cylindre (voir pages 17 et 18).

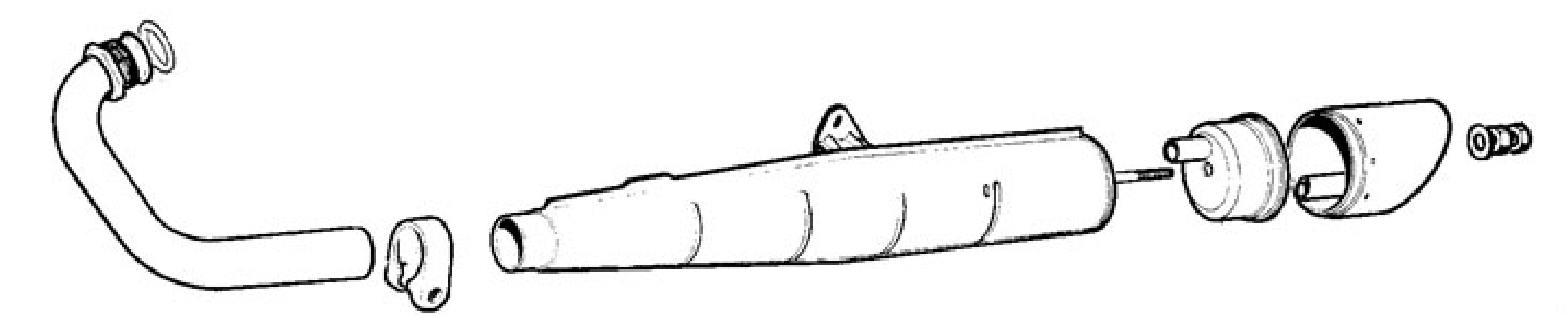


Fig. 1

— NE PAS UTILISER D'OBJET MÉTALLIQUE RISQUANT DE RAYER, pour décalaminer la culasse et la calotte de piston.

— Décalaminer la lumière d'échappement (cylindre).

— A chaque remontage il est IMPÉRATIF de remplacer tous les joints.

EMBRAYAGE

REMPLACEMENT D'UNE COMMANDE DE DÉBRAYAGE :

— Dégager le protecteur caoutchouc.

— Visser à fond le barillet tendeur à la poignée.

— Débrayer à fond.

— Relâcher la poignée de débrayage en tirant simultanément sur la commande (fig. 1).

— Maintenir la commande et enlever l'intermédiaire fendu (fig. 1).

— Dévisser entièrement le barillet tendeur à la poignée.

— Dégager le plomb du câble de son logement à la poignée.

— Dévisser le guide de commande (clé plate de 9) (fig. 2).

— Dévisser l'embout du câble (clé plate de 4) (fig. 3).

— Déposer la commande.

REPOSE :

— Pratiquer à l'inverse de la dépose, en ayant préalablement huilé le câble neuf.

RÉGLAGE DE LA GARDE DU CABLE :

— Le réglage de la garde du câble de débrayage (1,5 à 2 mm) s'obtient en agissant sur le barillet tendeur à la poignée (fig. 4).

— Une fois ce réglage obtenu, bloquer le contre-écrou du barillet tendeur.

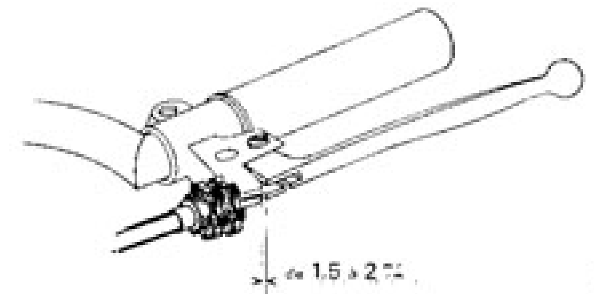
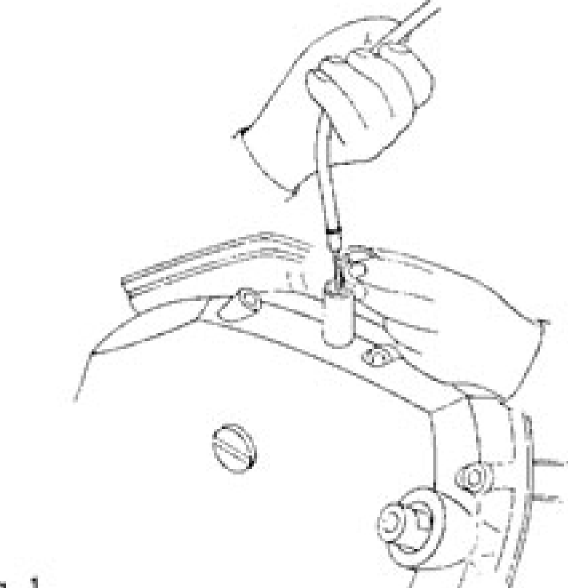
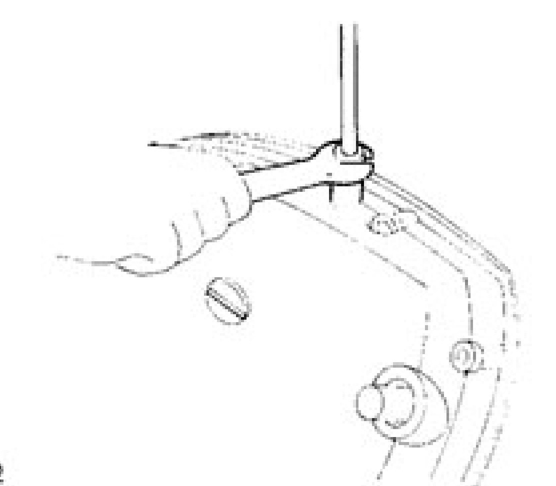
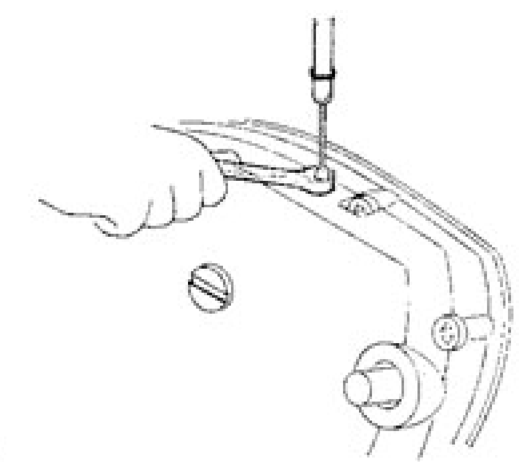


Fig. 4


Fig. 1


Fig. 2


Fig. 3

RÉGLAGE DU DOIGT DE BUTÉE D'EMBRAYAGE :

— Visser à fond le barillet tendeur à la poignée, pour détendre le câble au maximum.

— Dévisser le bouchon de regard embrayage (fig. 1).

— Desserrer le contre-écrou du doigt de butée (clé à pipe débouchée de 10 mm) (fig. 2).

— Amener le doigt de réglage en contact sur la butée (tournevis) et dévisser d'un quart de tour.

— Bloquer le contre-écrou du doigt.

— Remonter le bouchon de regard embrayage.

— Régler la garde du câble à la poignée (voir page 10).

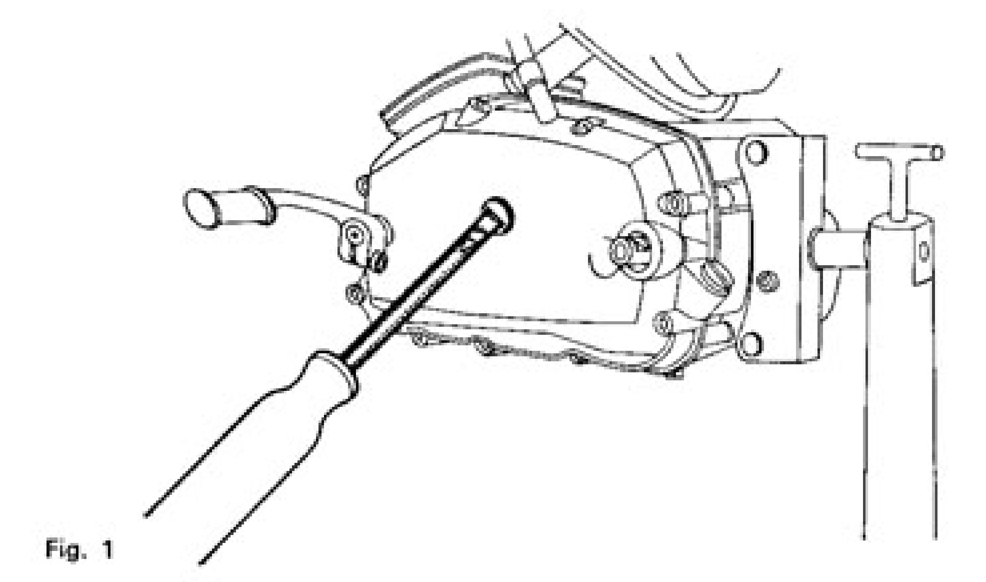


Fig. 1

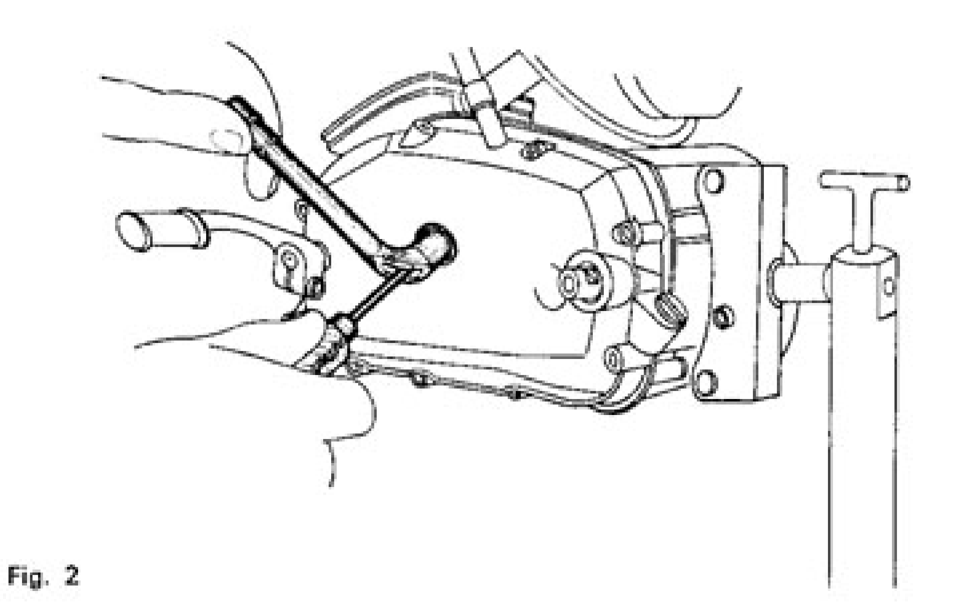


Fig. 2

DÉPOSE DU CARTER D'EMBRAYAGE :

— Desserrer le boulon du collier de pot échappement (clé plate de 13 mm).

— Dévisser le boulon de fixation arrière du silencieux (clé plate et pipe de 10 mm).

— Déposer le silencieux d'échappement.

— Vidanger la boîte de vitesse (clé de 10 mm). La vis bouchon de vidange est située sous le bloc moteur, à l'arrière gauche (fig. 1).

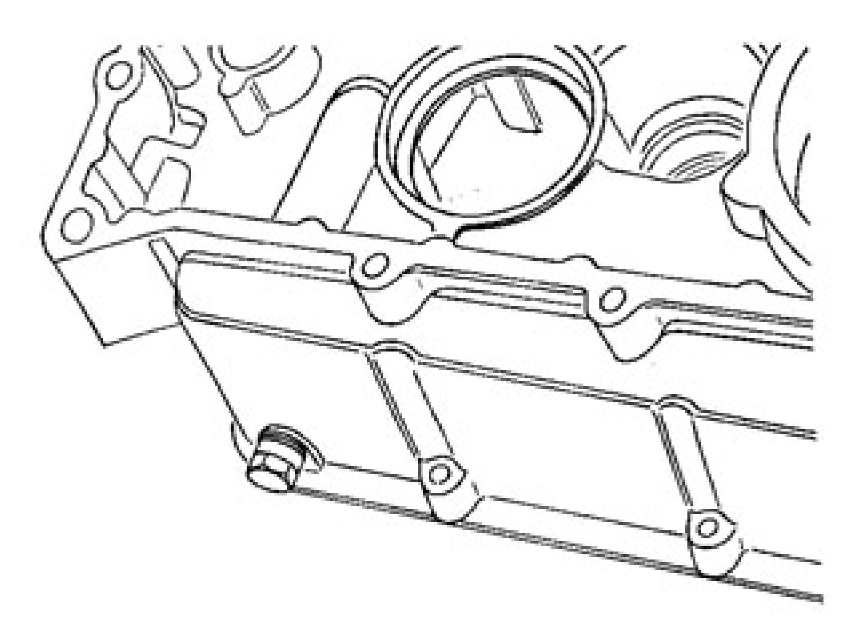


Fig. 1

— Déposer la pédale de sélecteur (clé six pans creux de 5 mm) (fig. 2).

— Déposer la manivelle gauche d'entraînement moteur (clavette, clé plate de 11 mm).

— Dévisser les 9 vis de fixation carter embrayage (clé six pans creux de 5 mm) (fig. 3).

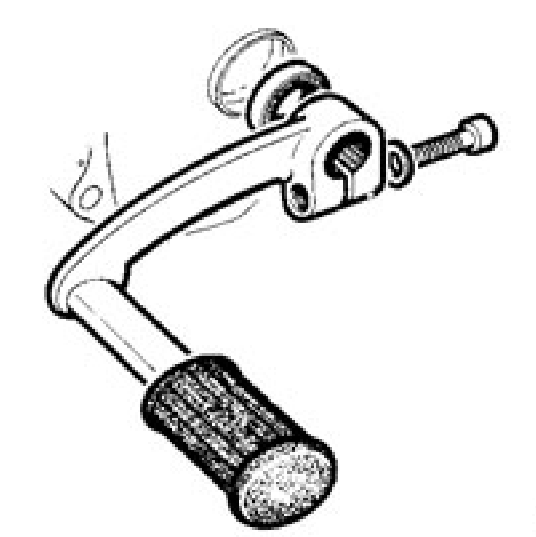


Fig. 2

— Repérer l'ordre de grandeur des vis sur le carter.

— Débrayer pour décoller le carter.

— Déposer le carter (débrancher le câble de débrayage si nécessaire).

CONTROLE :

— Vérifier l'état du plan de joint carter, le rectifier au marbre si nécessaire.

REPOSE :

— Procéder à l'inverse de la dépose en ayant préalablement enduit le plan de joint, d'une mince couche de « SCOTCH SEAL ».

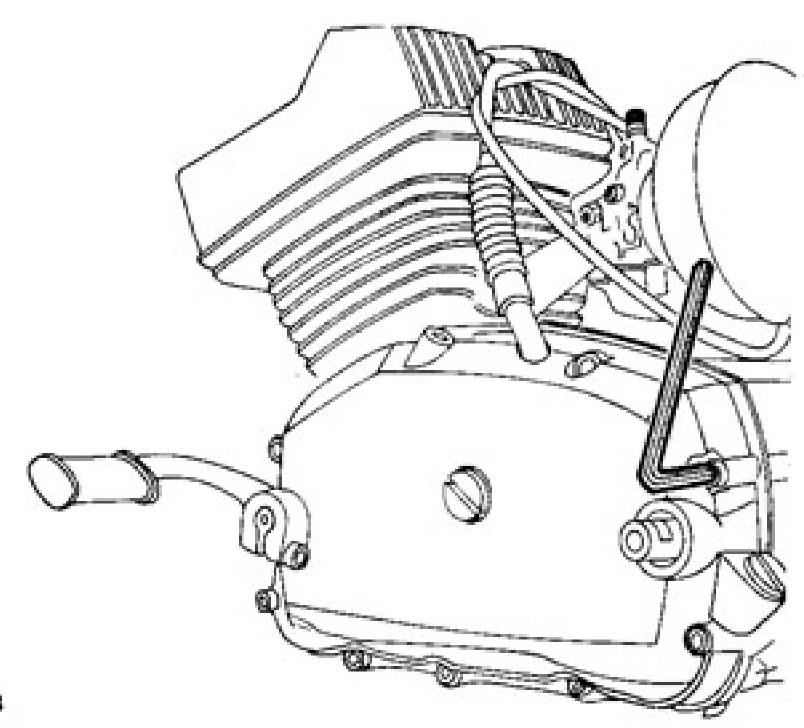
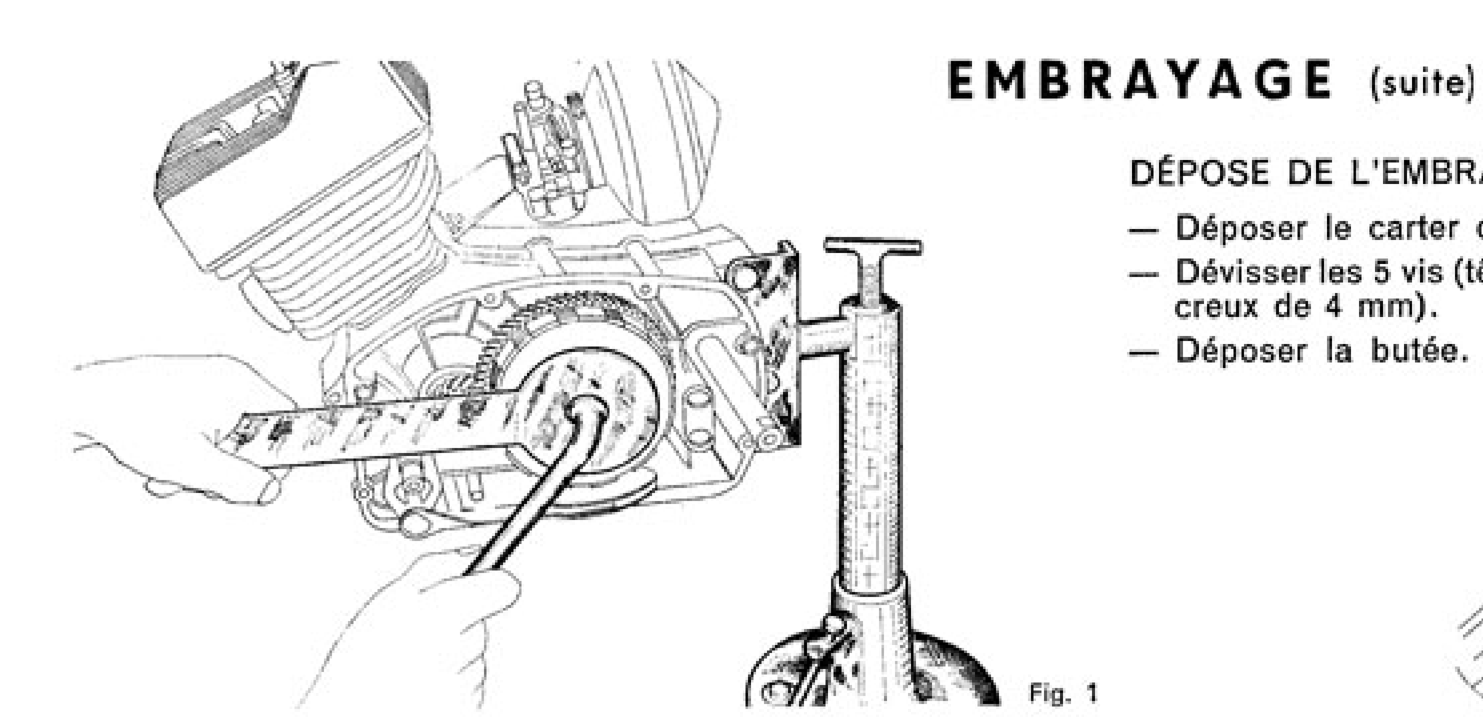
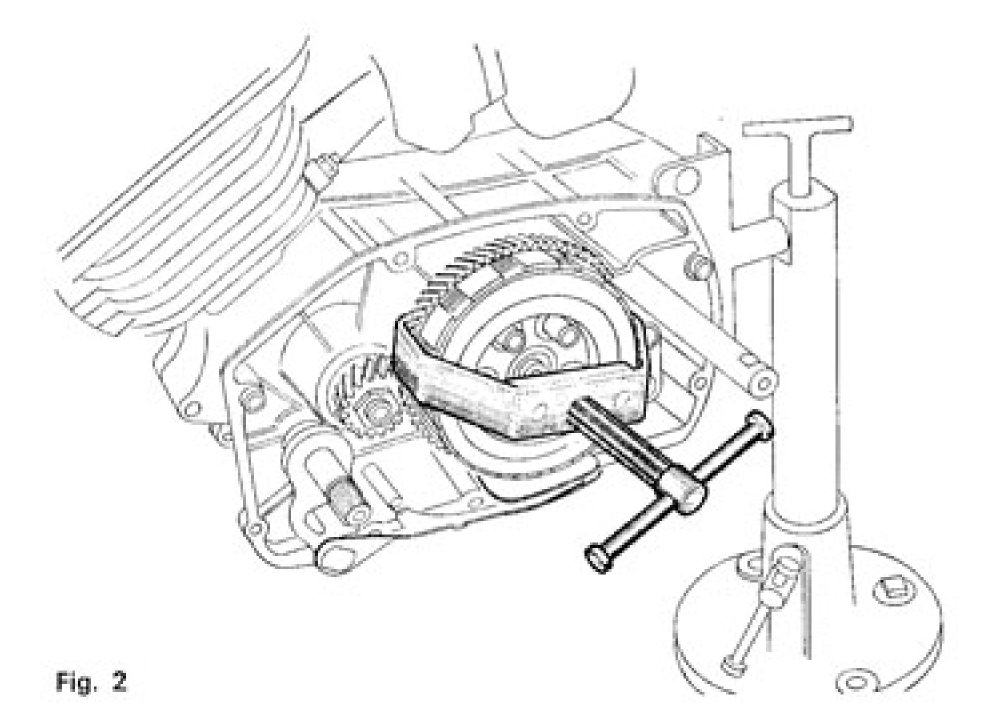


Fig. 3


Fig. 1

DÉPOSE DE L'EMBRAYAGE :

— Déposer le carter d'embrayage (voir page 12).
— Dévisser les 5 vis (tête fraisée) maintenant la plaque de butée (clé à six pans creux de 4 mm).
— Déposer la butée.
— Déposer les 5 ressorts.
— Placer l'outil (1909) de maintien embrayage et dévisser l'écrou (clé de 17 mm) (fig. 1).
— Déposer l'embrayage complet (utiliser l'extracteur 1553 si nécessaire) (fig. 2).


Fig. 2

CONTROLE :

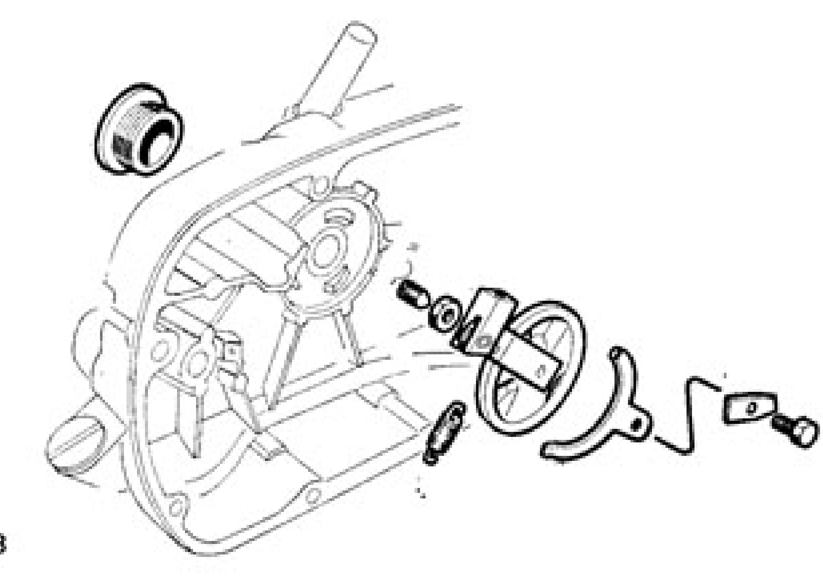
— S'assurer qu'il n'y ait pas de trace de « matage » sur la cloche et les créneaux des disques.
— Vérifier l'usure des disques garnis et des disques intermédiaires.

	Épaisseur Normale	Épaisseur Limite
Disque garni	3 mm	2,6 mm
Disque intermédiaire	1 mm ± 0,05	

— Contrôler les ressorts d'embrayage.

Longueur sous 18 kgs charge ± 0,5	17,5 mm
à bloc	15,3 mm

— Vérifier l'état de la coupelle d'embrayage et du doigt de réglage (filetage).


Fig. 3

REPOSE DE L'EMBRAYAGE :

— Monter une rondelle sur l'arbre primaire.

— Placer l'autre rondelle (collée à la graisse) dans la roue d'embrayage (fig. 1).

— Empiler tous les disques sur le moyeu d'embrayage (fig. 2).

— Placer l'empilage des disques et le moyeu dans la roue d'embrayage et emmancher l'ensemble sur l'arbre primaire.

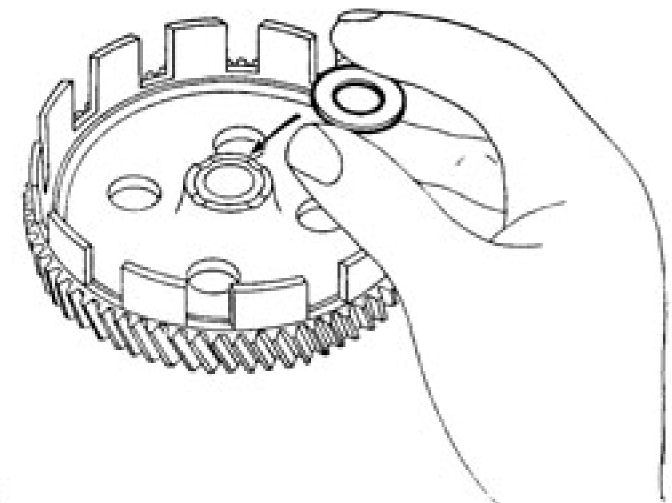


Fig. 1

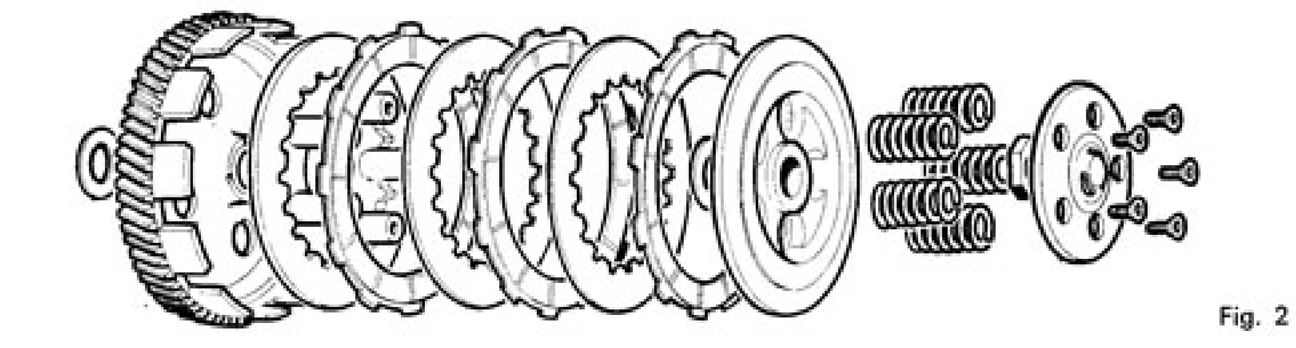


Fig. 2

— Revisser l'écrou à 3 m/kg (freiner au loctite oléoétanche) n° 1848 (fig. 3).

— S'assurer que la rondelle collée à la graisse ne soit pas tombée au remontage de l'embrayage, en vérifiant le latéral de la roue. Le latéral de la roue d'embrayage doit être compris entre 0,10 à 0,15 mm, il est de l'ordre de 1 mm si la rondelle (collée à la graisse) est tombée.

— Remonter les ressorts, la plaque butée et les 5 vis (tête fraisée) de fixation (clé à six pans creux de 4 mm).

— Remonter le carter d'embrayage en ayant préalablement enduit le plan de joint d'une mince couche de « Scotch Seal ».

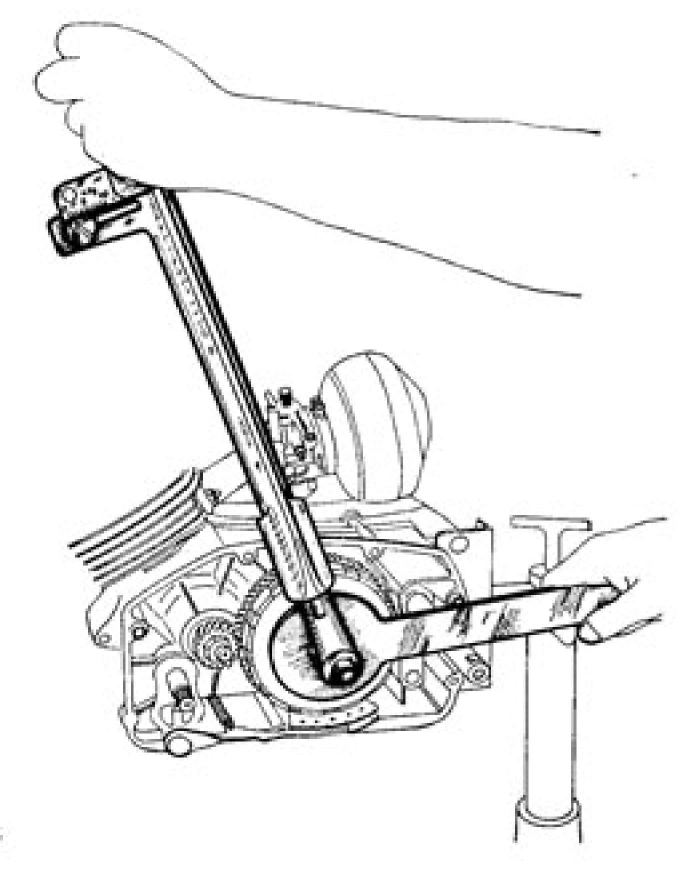
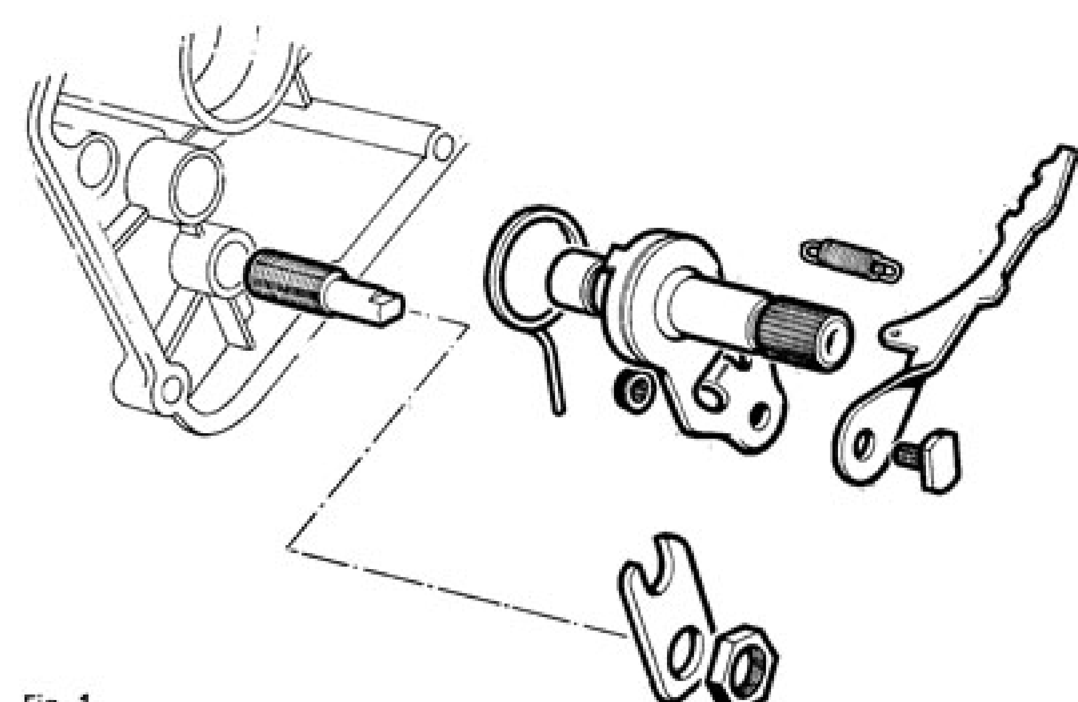


Fig. 3


Fig. 1

DÉPOSE DE L'ARBRE DE COMMANDE DE SÉLECTEUR :

— Déposer le carter d'embrayage (voir page 12).

— Dégrafer (avec précaution pour ne pas le détériorer) le ressort de rappel de levier de sélecteur (fig. 1).

— Dévisser le contre-écrou de l'excentrique (clé plate de 19, fig. 2).

— Dévisser l'excentrique (clé plate de 6) en tirant simultanément sur l'arbre de sélecteur pour le déposer.

REPOSE :

— Procéder à l'inverse de la dépose.

— S'assurer que le ressort en épingle n'ait pas eu de jeu sur l'excentrique (fig. 1).

— Vérifier le réglage du passage des vitesses (voir page 16).

DÉPOSE DU SÉLECTEUR :

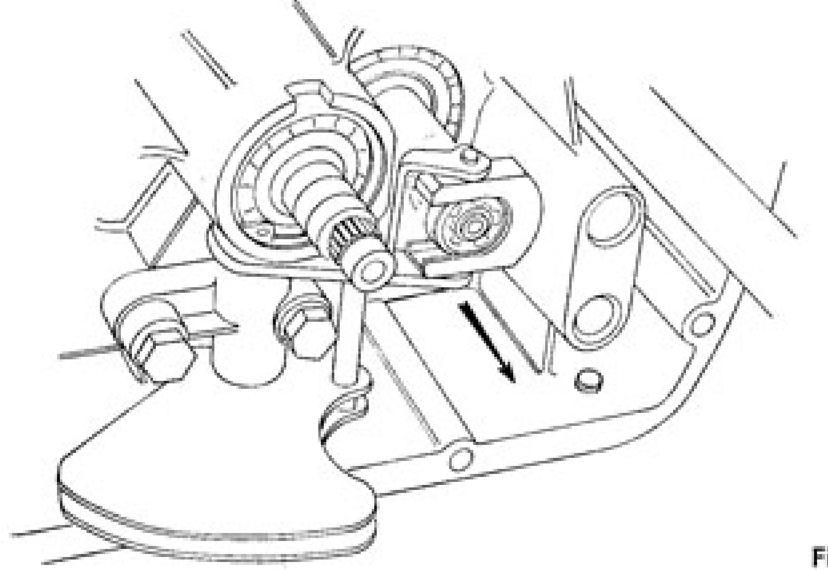
— Monter les vitesses en position 5e (fig. 3).

— Déposer l'arbre de commande de sélecteur (voir ci-dessus).

— Déposer l'embrayage (voir page 13).

— Dévisser les 2 vis de fixation (clé à pipe de 11 mm) du support de fourchette du sélecteur (fig. 3).

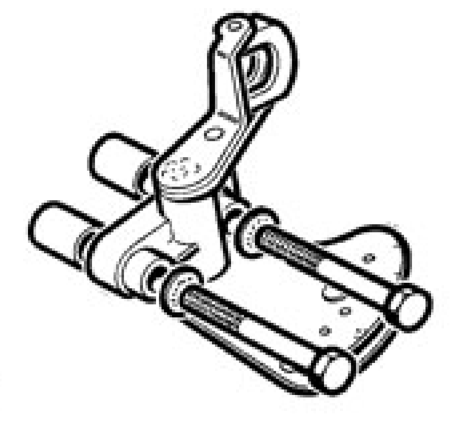
— Déposer le sélecteur.


Fig. 2

REPOSE :

— Procéder à l'inverse de la dépose.

— Serrer les 2 vis de fixation sélecteur à fond.


Fig. 3

SÉLECTEUR DES VITESSES (suite)

RÉGLAGE DU SÉLECTEUR :

— Déposer le carter d'embrayage (voir page 12).

— Quelle que soit la position du secteur des vitesses au moment du réglage, le repère (B) sur le levier doit coïncider avec le repère (A) correspondant à cette position (fig. 1).

— Si les repères ne coïncident pas, desserrer le contre-écrou (clé plate de 19) et agir sur l'excentrique (clé plate de 6) pour que le réglage soit correct (fig. 2).

— Il se peut que la course de l'excentrique ne suffise pas pour obtenir ce réglage. Dans ce cas il y a lieu d'agir sur le doigt de réglage de l'arbre enclencheur.

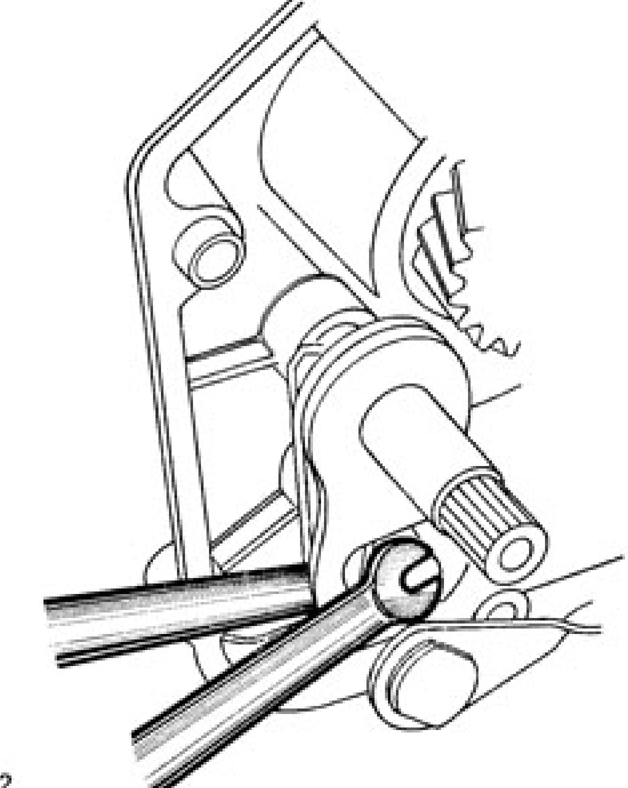


Fig. 2

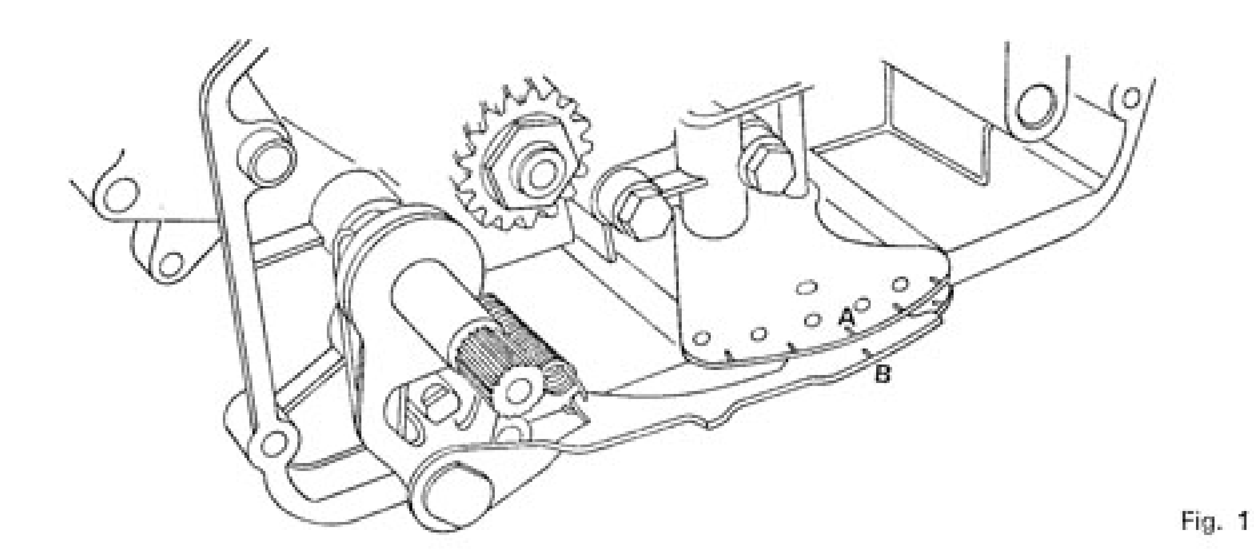


Fig. 1

— Desserrer le contre-écrou du doigt de réglage (clé plate de 13) et agir sur le doigt à l'aide d'une clé à six pans creux de 3 mm (fig. 3).

— Parfaire le réglage et rebloquer le contre-écrou.

— Reposer l'embrayage (voir page 14).

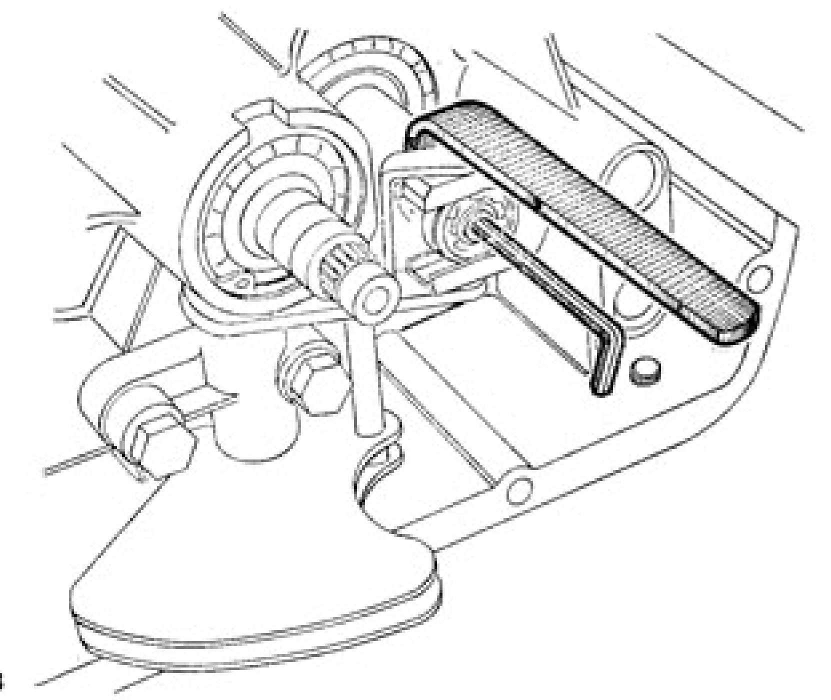


Fig. 3

DÉPOSE DE LA CULASSE :

La dépose du moteur n'est pas nécessaire pour cette opération.
Moteur froid.

— Déposer la bougie.
— Débrancher le câble du décompresseur.
— Débloquer en croix et dévisser les 4 écrous de culasse (fig. 1).
— Déposer la culasse et récupérer les 4 rondelles.



Fig. 1

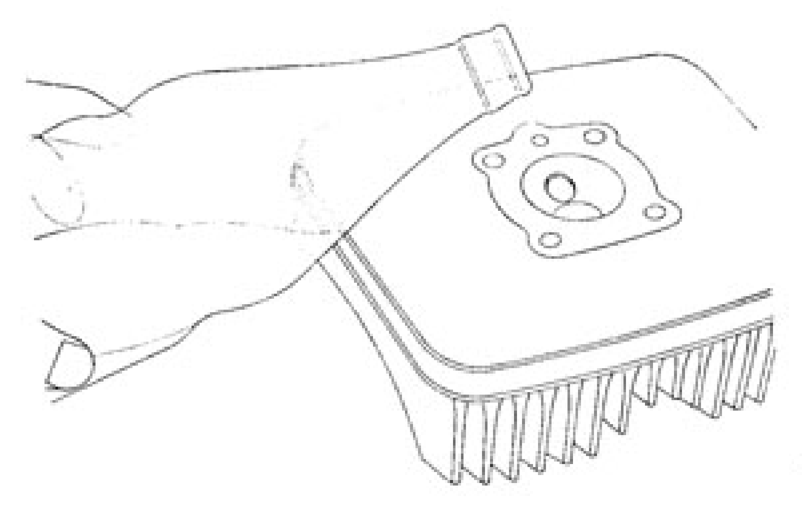


Fig. 2

CONTROLE DE LA CULASSE :

— Vérifier la planéité du plan de joint de culasse (le rectifier au marbre si nécessaire).
— Remonter la bougie sur la culasse et vérifier l'étanchéité de la soupape de décompresseur en remplissant la chambre de combustion d'essence (fig. 2).
— Sauf en cas de nécessité ABSOLUE, ne jamais déposer la soupape.
— En cas de fuite et si la soupape n'est pas usée (sinon la changer), tapoter légèrement sur la tête de celle-ci pour remédier à cette anomalie.

REPOSE :

— Nettoyer parfaitement avant le remontage.
— Procéder à l'inverse de la dépose sans oublier de monter un joint de culasse neuf.
— Approcher les écrous de culasse au maximum et serrer progressivement en croix à 1,2 mkg (clé dynamométrique n° 1884) (fig. 3).

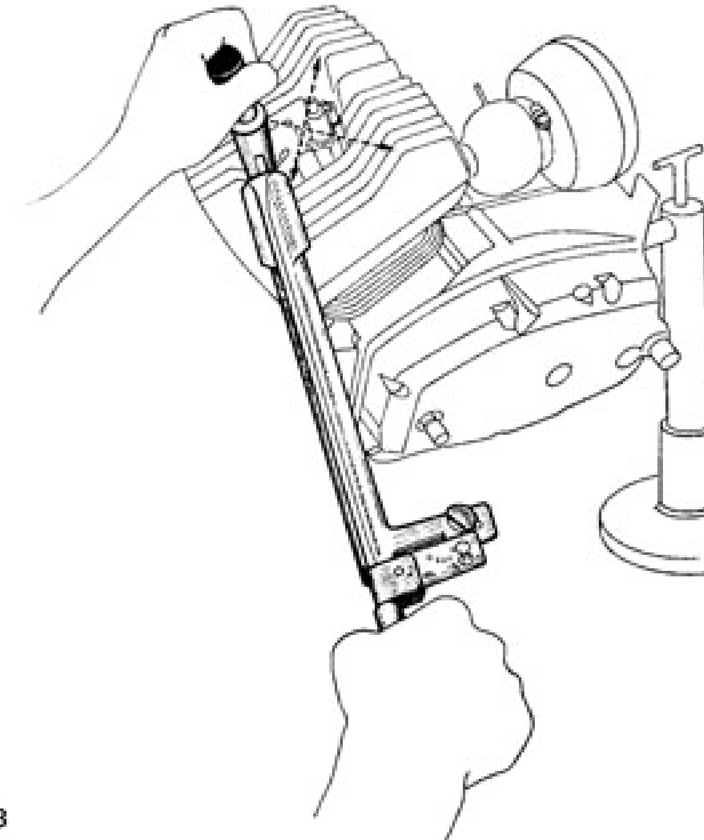


Fig. 3

DÉPOSE CYLINDRE - PISTON

La dépose du moteur n'est pas nécessaire pour cette opération.

Moteur froid :

— Déposer la culasse (voir page 17).
— Déposer le carburateur (voir page 8).
— Déposer l'échappement (voir page 9).
— Déposer le cylindre.
— Placer un chiffon dans l'orifice du carter.
— Déposer les joncs d'axe de piston (fig. 1).
— Enlever les segments et extraire l'axe de piston à l'aide de l'outil 17635 (fig. 2).
— Déposer le piston et la cage à aiguilles de pied de bielle.

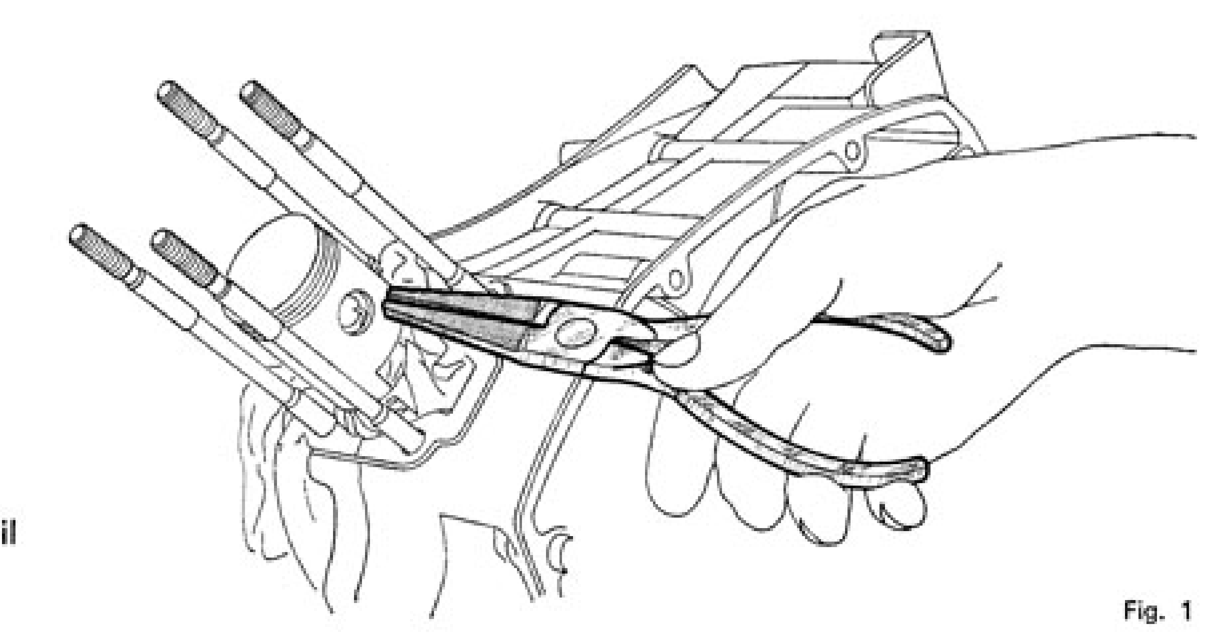
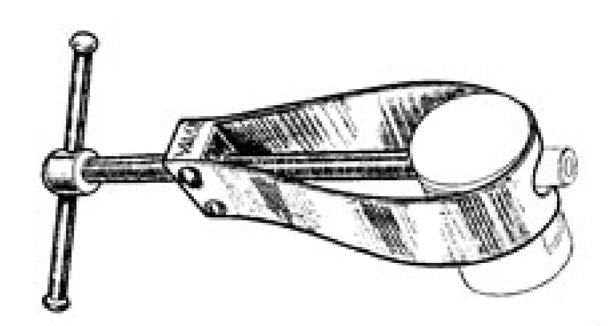


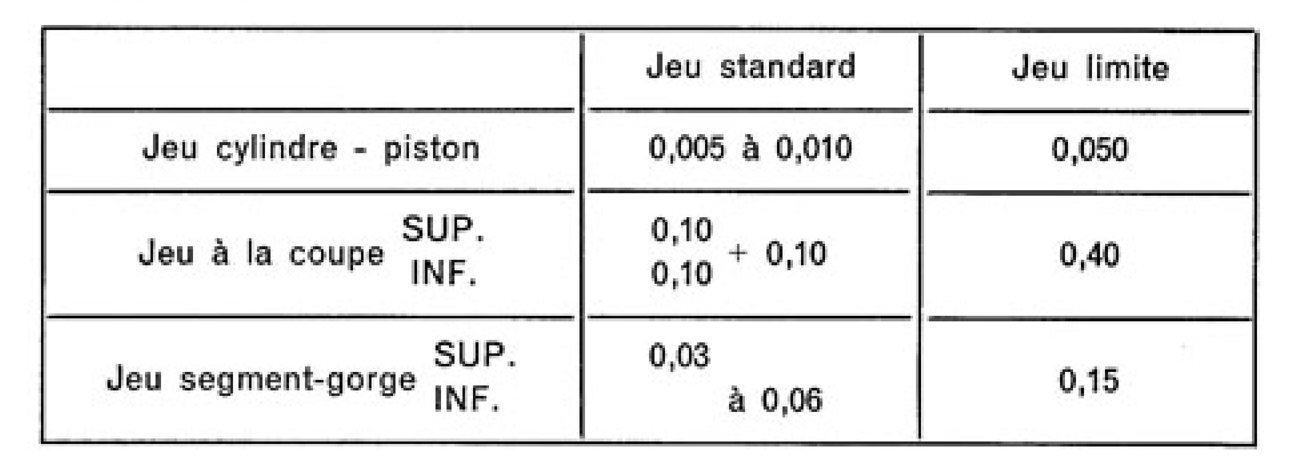
Fig. 1



Chasse-axe de piston N° 17635 Fig. 2

CONTROLE :

— Vérifier l'état du cylindre (trace de détérioration, manque de chrome, cordon d'usure).
— Contrôler le jeu piston-cylindre, le jeu à la coupe des segments, et le jeu segment-gorge.



	Jeu standard	Jeu limite
Jeu cylindre - piston	0,005 à 0,010	0,050
Jeu à la coupe SUP. / INF.	0,10 / 0,10 + 0,10	0,40
Jeu segment-gorge SUP. / INF.	0,03 à 0,06	0,15

— Monter la cage à aiguilles de pied de bielle et introduire l'axe dans celle-ci
— L'axe de piston doit tourner librement sans jeu.

REPOSE :

— Huiler la cage à aiguilles et la monter dans le pied de bielle.

— Placer le piston (ergots vers l'échappement) sur la bielle et introduire le faux-axe.

— Monter l'axe de piston sur le monte-axe (1349).

— Chauffer le dessus du piston (chalumeau 1359).

— Emmancher l'axe de piston à l'aide du monte-axe (1349) (fig. 1).

— Monter immédiatement le cylindre sur le piston, pour éviter un risque de déformation au refroidissement.

— Vérifier l'équerrage de la bielle.

— Déposer le cylindre et monter les joncs d'axe de piston.



Monte axe de piston N° 1349

Fig. 1

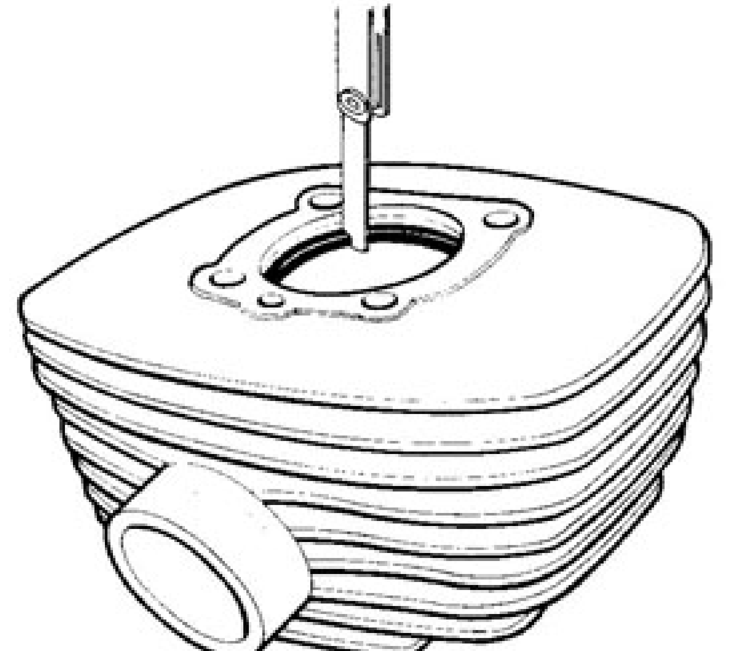


Fig. 2

— Vérifier le jeu à la coupe des segments 1/10 (fig. 2).

— Monter les segments sur le piston en les ayant préalablement huilés.

— Monter un joint neuf d'embase de cylindre.

— Huiler légèrement le cylindre et le remonter.

— Reposer la culasse (voir page 17).

— Reposer l'échappement et le carburateur.

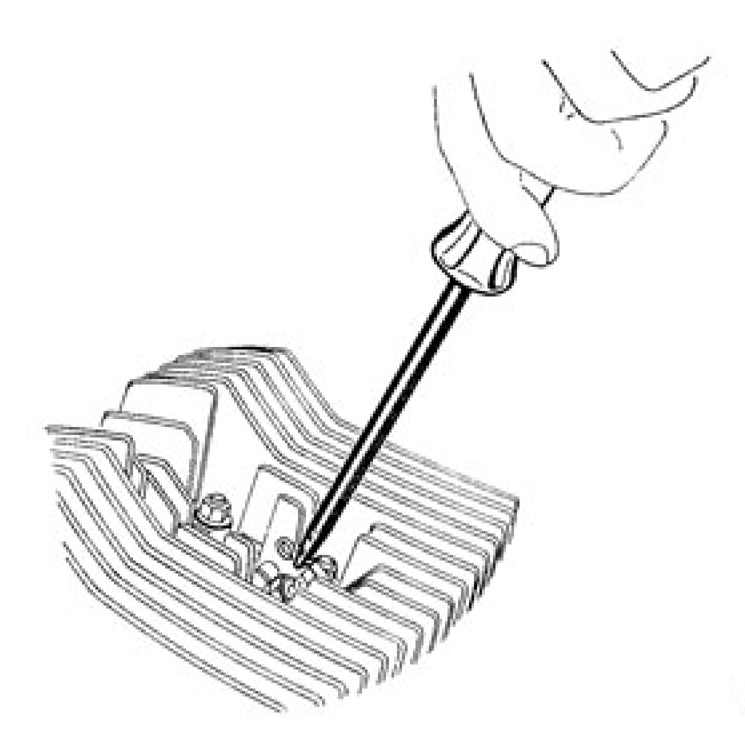


Fig. 1

DÉPOSE MOTEUR :

— Pour une intervention sur la partie cycle (remplacement d'un cadre), la vidange de la boîte de vitesses et la dépose du carter d'embrayage n'est pas nécessaire (débrancher le câble d'embrayage pour un démontage ultérieur du moteur).
— Vidanger la boîte de vitesses (clé à pipe de 10 mm).
— Déposer la manivelle gauche (clavette, clé plate de 11 mm).
— Déposer l'échappement complet (voir page 9).
— Déposer le carter d'embrayage (voir page 12) ne pas débrancher le câble
— Déposer le carburateur, sans débrancher les câbles (clé à pipe de 10 mm).
— Débrancher l'antiparasite.
— Débrancher le câble de décompresseur (fig. 1).
— Déposer la manivelle droite (circlips, coupelle, ressort) (fig. 2).
— Déposer le carter droit, maintenu par 3 vis cruciformes (tournevis).
— Déposer la chaîne.
— Débrancher les 2 fils en sortie volant magnétique (fig. 3).
— Débrancher le fil de liaison, volant bobine H.T. et le sortir des passe-gaines.
— Déposer le contacteur de stop (vis moletée).
— Dévisser la vis de maintien de butée de pédalier.
— Déposer les 3 axes de fixation moteur (clé de 11 mm).
— Déposer le moteur.

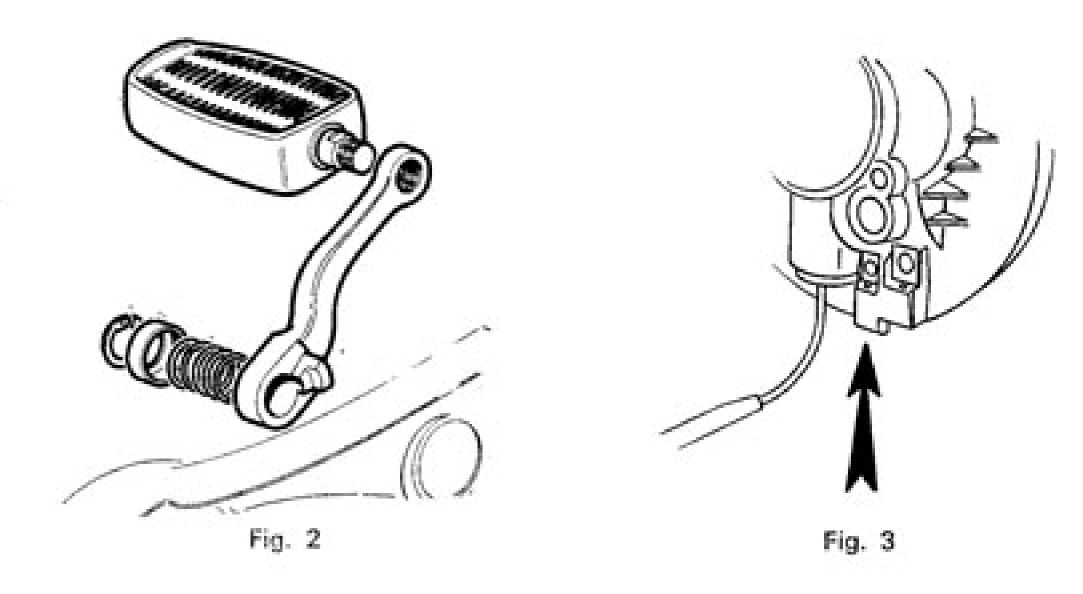


Fig. 2

Fig. 3

REPOSE DU MOTEUR :

— Procéder à l'inverse de la dépose.
— Serrer les écrous d'axes moteur à 1 mkg.
— Remonter le carter d'embrayage en ayant préalablement enduit le plan de joint d'une mince couche de « Scotch Seal ».
— Remonter la chaîne en prenant soin de mettre l'agrafe de l'attache rapide dans le bon sens (fig. 4).

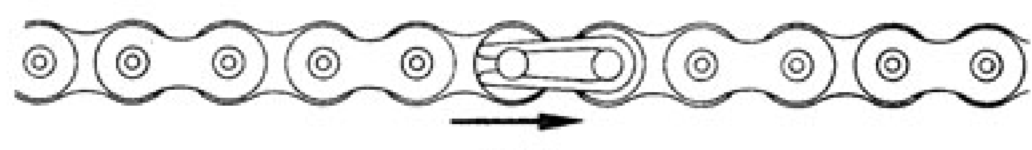


Fig. 4

M O T E U R (suite)

OUVERTURE DU CARTER MOTEUR :

— Moteur déposé (voir page 20) placer le serre-volant (1291) sur le rotor.
— Dévisser l'écrou de volant (voir page 6).
— Extraire la came de volant (voir page 6).
— Déposer le stator, le joint papier et le joint torique (voir page 6).
— Déposer le capuchon plastique du pignon de sortie de boîte de vitesses (fig. 1).
— Placer l'outil de maintien (1911) sur le pignon (fig. 2).
— Dévisser l'écrou (clé à pipe de 27 mm) et déposer le pignon de sortie de boîte de vitesses (fig. 2).
— Monter le limiteur de course (1175) à la place de la bougie (fig. 3).
— Débloquer l'écrou du pignon de transmission primaire.
— Déposer l'embrayage (voir page 13).
— Déposer le sélecteur des vitesses (voir page 15).
— Déposer la culasse, le cylindre et le piston (voir page 17).
— Dévisser toutes les vis d'assemblage du carter moteur (2 colonnettes clé de 10 mm et 9 vis à six pans creux de 5 mm).

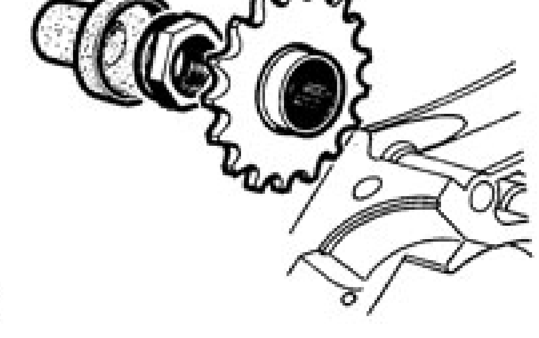



Fig. 1

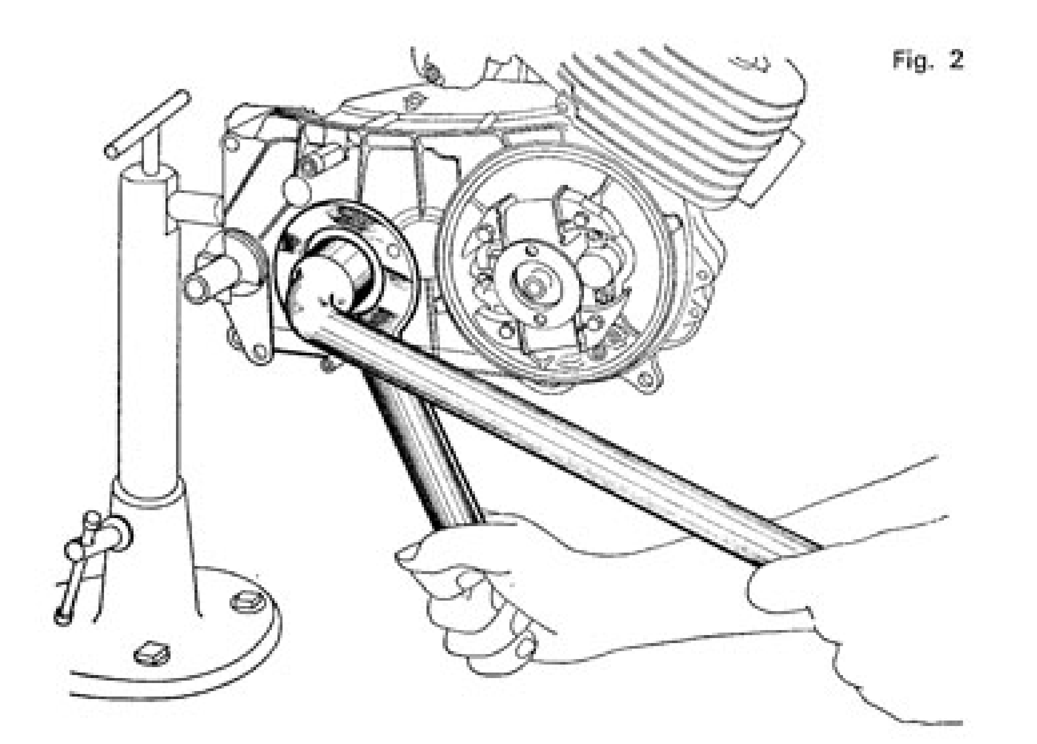


Fig. 2

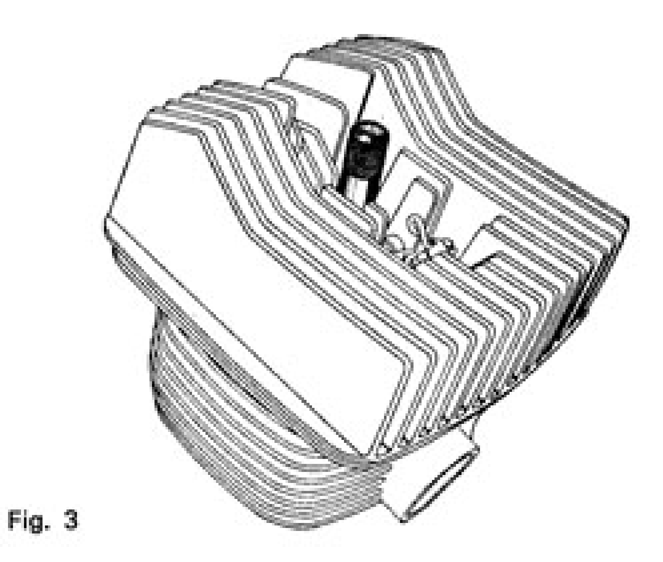
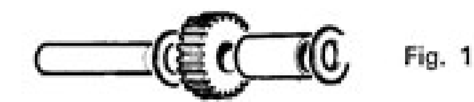


Fig. 3

— Chauffer le 1/2 carter côté volant magnétique à 80° environ.
— Extraire le 1/2 carter en tapotant sur l'avant de celui-ci et à l'arrière sur l'arbre de pédalier.
— A ce stade du démontage, vous avez sur le 1/2 carter côté volant magnétique :
    — l'arbre de pédalier ;
    — le baladeur ;
    — l'entretoise et une rondelle.

Sur le 1/2 carter côté embrayage :
    — l'arbre intermédiaire de démarrage, le pignon, l'entretoise et les rondelles ;
    — l'arbre primaire ;
    — l'arbre secondaire ;
    — le vilebrequin.

MOTEUR (suite)


Fig. 1

— Déposer le pignon intermédiaire, l'entretoise et les rondelles (repérer le sens de montage du pignon) (fig. 1).

— Placer l'outil d'extraction (1910) de vilebrequin sur le 1/2 carter côté embrayage (fig. 2).

— Chauffer le 1/2 carter à l'endroit des roulements de vilebrequin.

— Sortir le vilebrequin (à l'aide de l'outil 1910) en maintenant celui-ci en ligne (fig. 2).

— Dévisser l'écrou (préalablement débloqué) du pignon de transmission primaire.

— Extraire le pignon à l'aide de l'extracteur 1837 (fig. 3)

— Extraire le roulement extérieur de vilebrequin (extracteur 1837) et déposer le joint d'étanchéité.

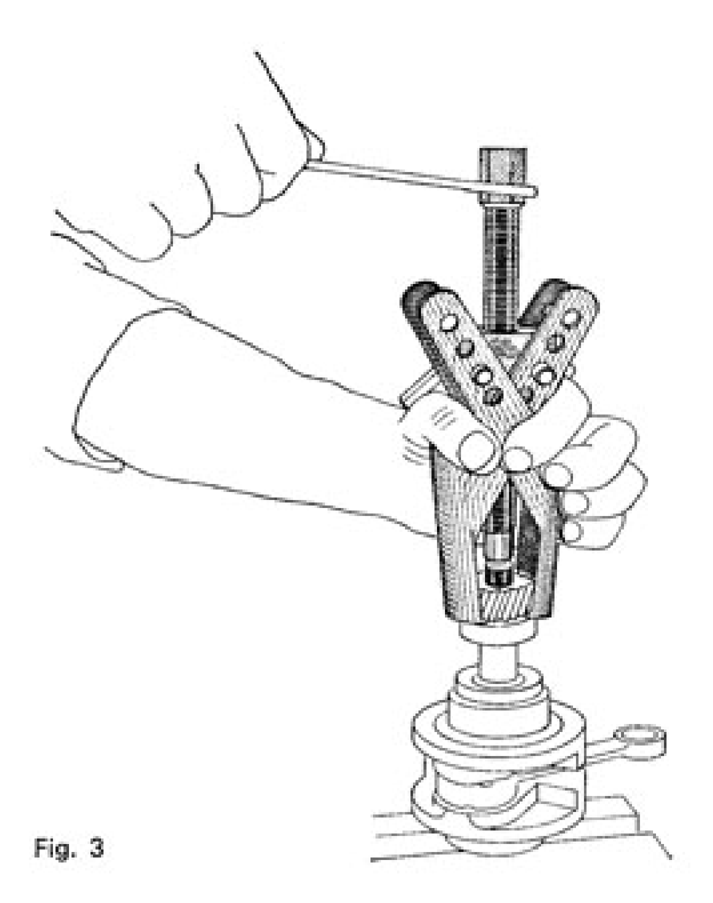
— Extraire les deux roulements de vilebrequin (extracteur à coquille nº 1431-1379) (fig. 4).

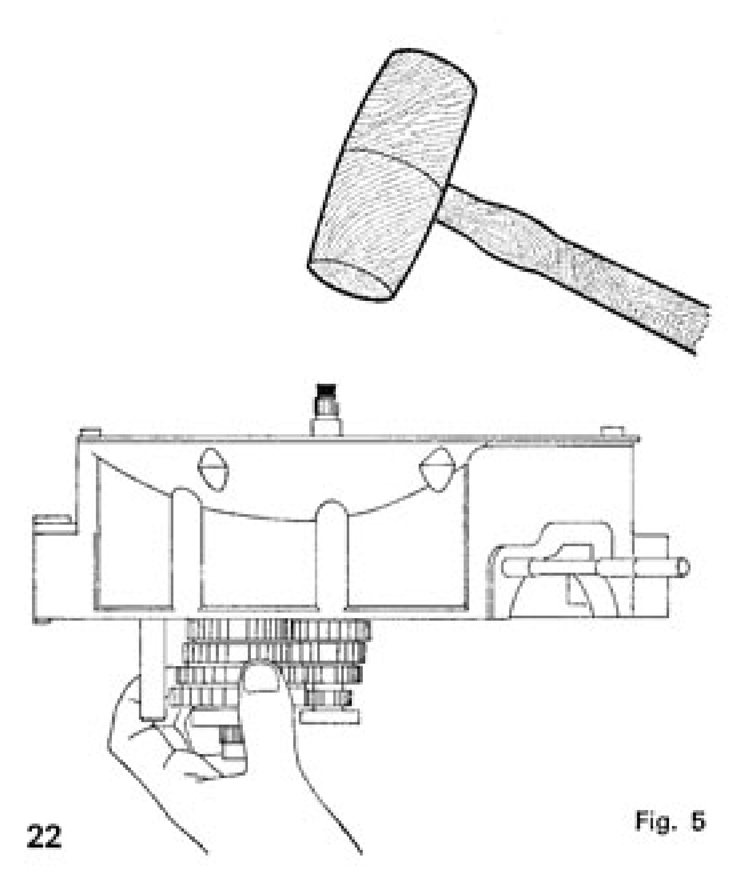
— Chauffer le 1/2 carter côté embrayage à l'endroit du logement de roulement d'arbre secondaire.

— L'arbre primaire et l'arbre secondaire doivent être déposés simultanément.

— Frapper avec une massette sur l'arbre primaire, l'arbre secondaire doit sortir librement à la main (fig. 5).

— En cas d'échange du 1/2 carter, extraire le circlips de maintien roulement d'arbre primaire, déposer le roulement et récupérer les pieds de centrage carter et sélecteur.


Fig. 3


Fig. 5

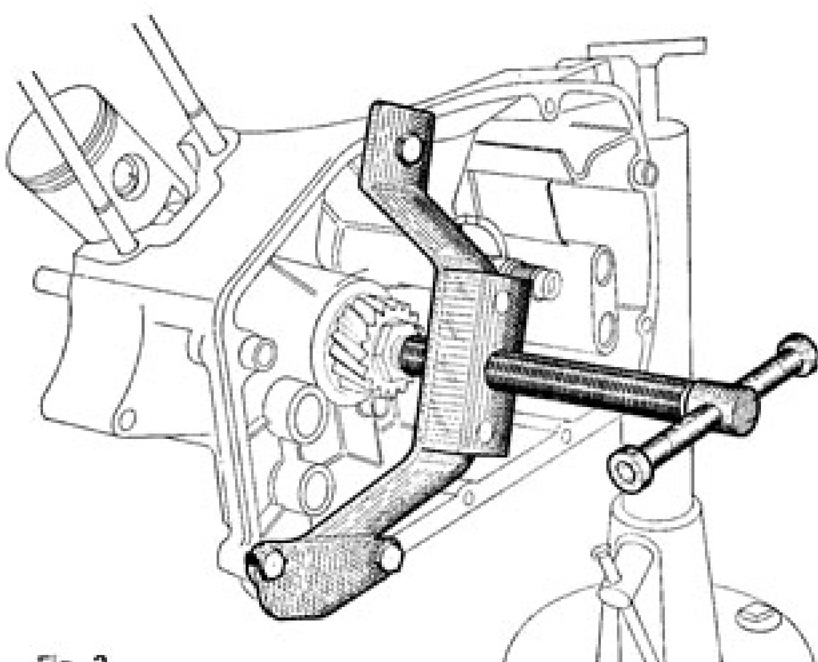
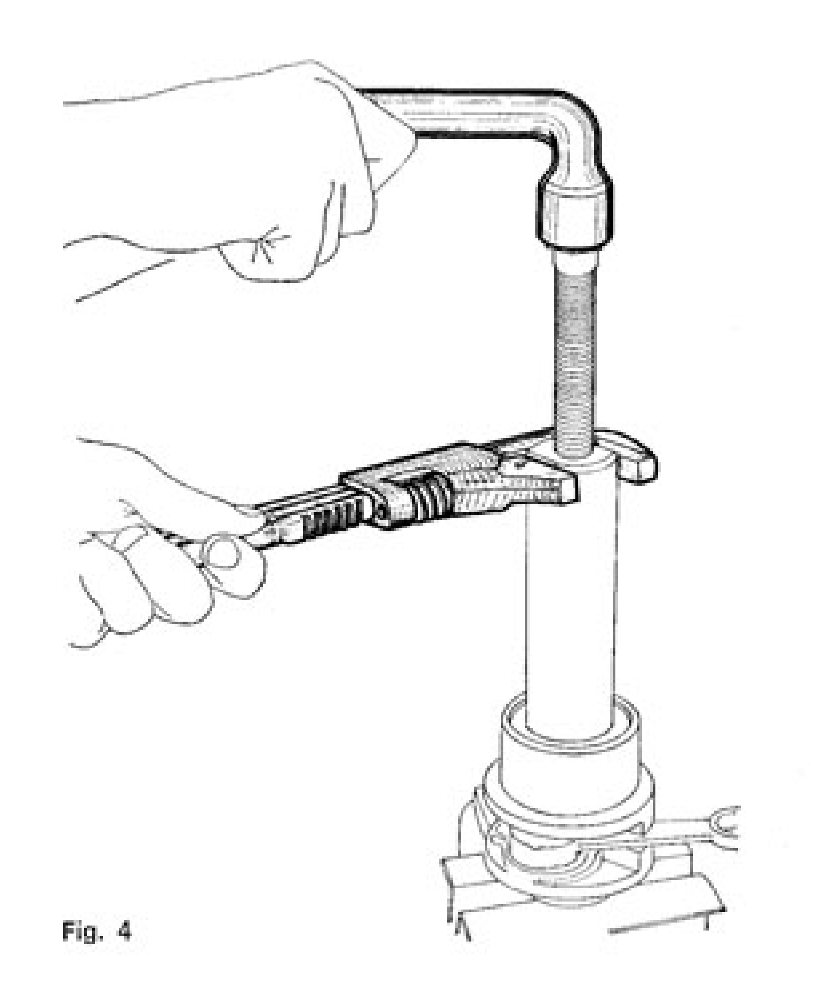


Fig. 2


Fig. 4

DÉMONTAGE DE L'ARBRE SECONDAIRE :

— Extraire le roulement côté doigt de réglage (celui-ci est monté gras) (fig. 1).

— Déposer la cale de roulement et relever sa cote d'épaisseur (fig. 4).

— Déposer les 5 roues de l'arbre secondaire.

— Placer l'arbre secondaire dans un étau (muni de mordaches) roulement orienté vers le haut.

— Enrouler un chiffon sous le roulement avant d'extraire celui-ci de façon à ne pas égarer les ressorts et les billes de verrouillage.

— Extraire le roulement à l'aide de l'extracteur 1837.

— Déposer la cale de roulement et relever sa cote d'épaisseur, pour qu'il n'y ait pas de risque d'inversion avec l'autre cale (fig. 4).

— Déposer le doigt de réglage (clé plate de 13 mm et clé à six pans creux de 3 mm) (fig. 2).

— Dévisser et déposer l'arbre enclencheur (clé plate de 16 mm) (fig. 3).

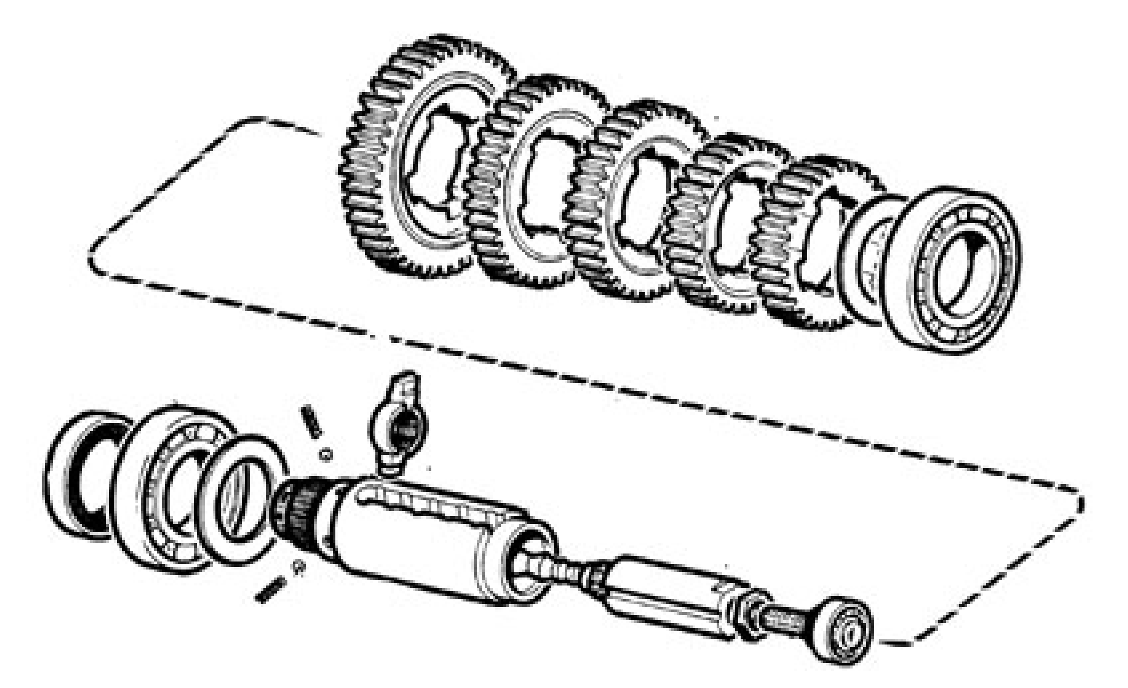


Fig. 1

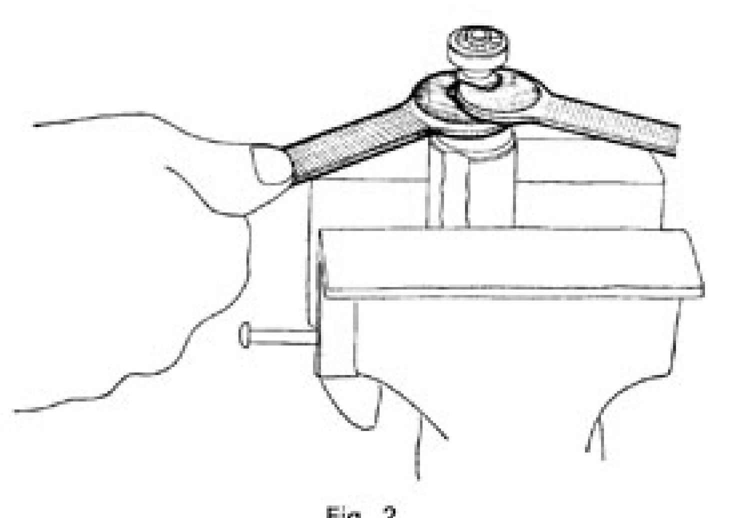


Fig. 2

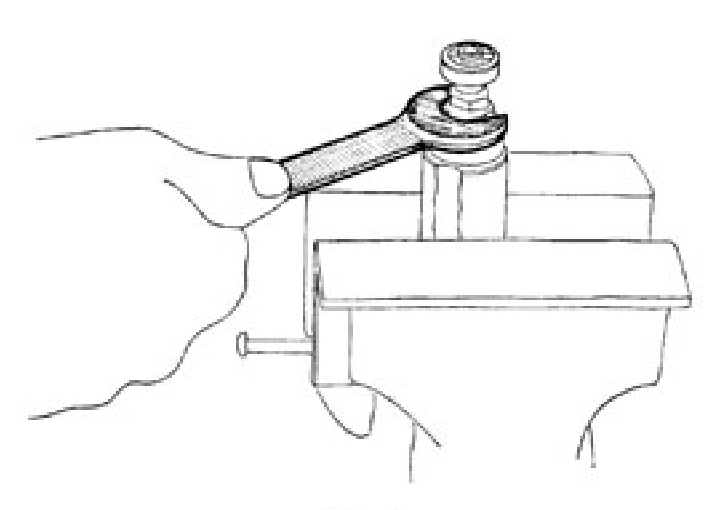


Fig. 3

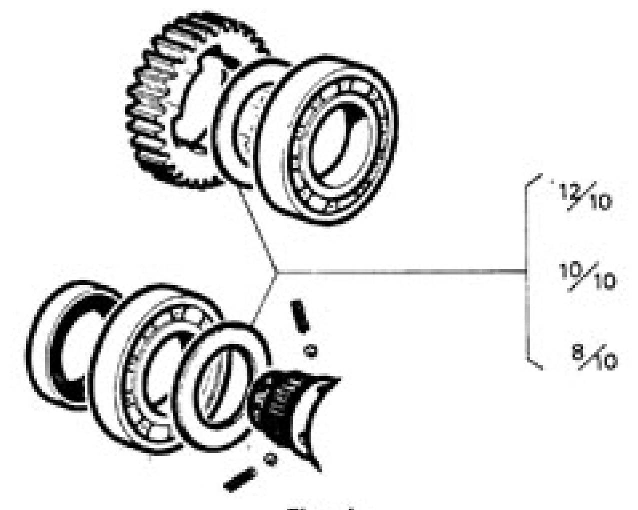


Fig. 4

REMONTAGE DE L'ARBRE SECONDAIRE :

— Voir dessin en coupe du moteur (page 2) pour le positionnement des pièces

— Nettoyer parfaitement les pièces et procéder à l'inverse du démontage.

— Une rainure de fraise a été usinée sur le doigt de l'arbre enclencheur, au remontage, celle-ci doit être orientée côté pignon sortie de boîte de vitesses (fig. 1).

— Remonter le doigt de l'arbre enclencheur avec du loctite oléoétanche, et mater (après blocage) le filetage de l'arbre au niveau de la rainure de fraise (fig. 1).

— Placer l'arbre secondaire dans un étau (muni de ses mordaches) côté verrouillage orienté vers le haut.

— Introduire les 4 billes et les 4 ressorts de verrouillage dans leurs logements.

— Placer la rondelle de calage (qui a été préalablement repérée) sur l'arbre secondaire.

— Comprimer les ressorts de verrouillage un par un, de manière à venir faire chevaucher la rondelle sur ceux-ci (fig. 2).

— Emmancher le roulement côté verrouillage (fig. 2).

— Remonter les roues constituant l'équipage secondaire (épaulement orienté côté pignon de sortie de boîte de vitesses (fig. 1).

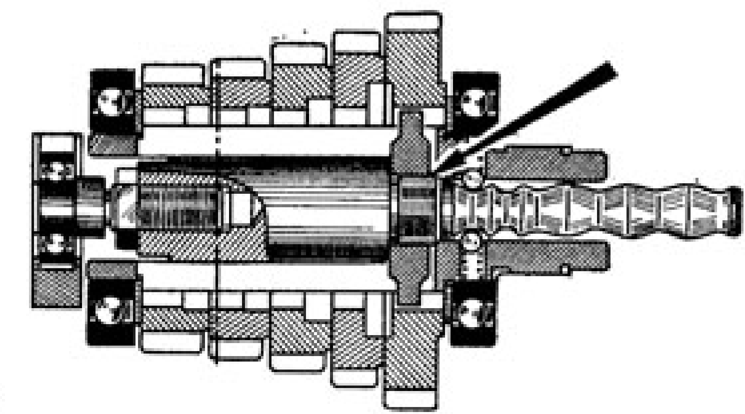


Fig. 1

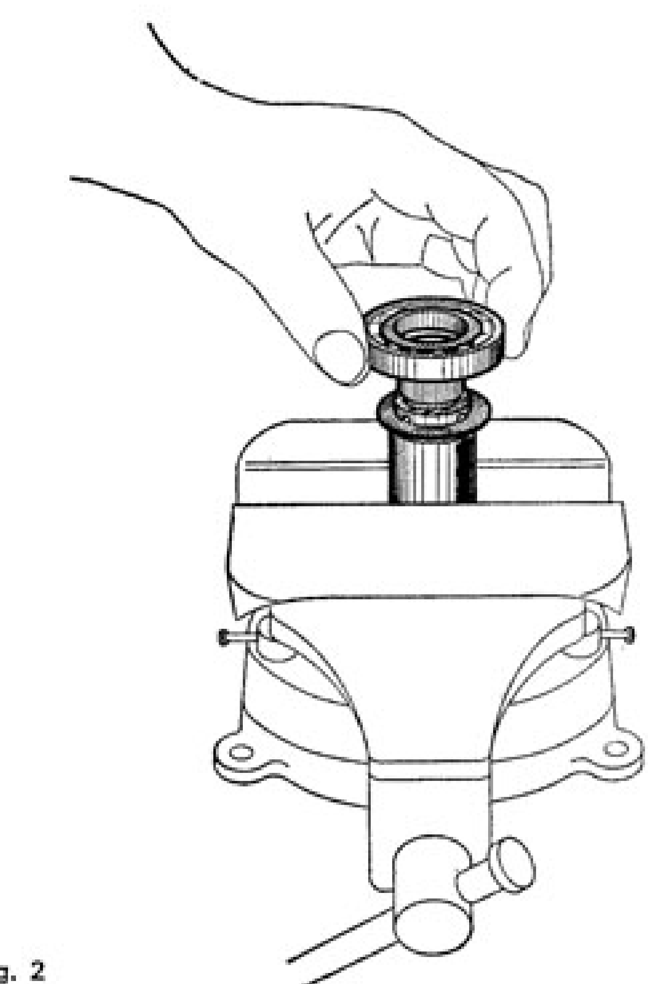


Fig. 2

DÉMONTAGE DU PÉDALIER :

— Déposer le baladeur.

— Enlever le truarc à l'aide d'un tournevis (fig. 1).

— Sortir la rondelle et relever sa cote d'épaisseur.

— Déposer l'arbre de pédalier.

— Enlever le truarc à l'aide d'une pince ouvrante (n° 988).

— Sortir la rondelle de calage et relever sa cote d'épaisseur (attention, ne pas l'inverser avec l'autre lors du remontage si celles-ci sont d'épaisseurs différentes).

— Déposer la butée de pédalier.

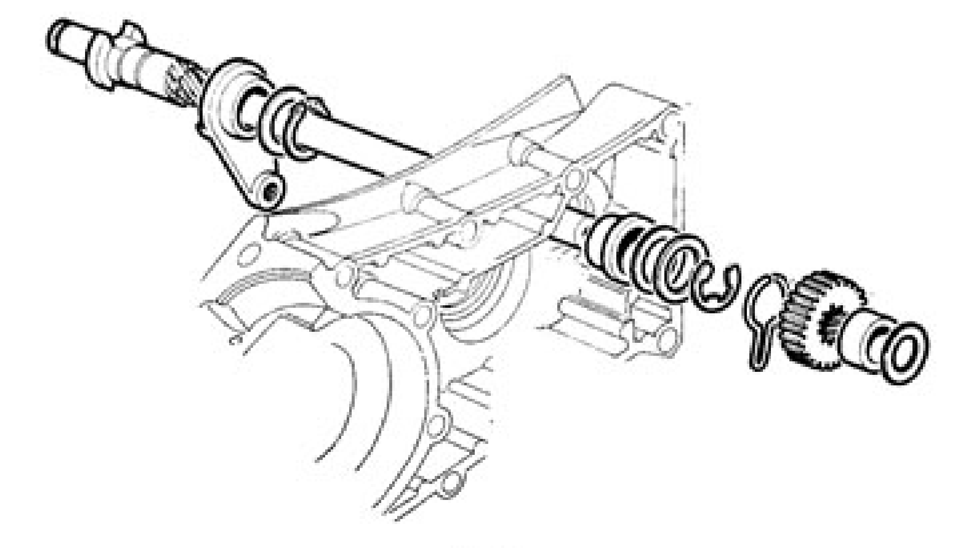


Fig. 1

REMONTAGE DU PÉDALIER :

— Nettoyer parfaitement les pièces et procéder à l'inverse du démontage.

— En cas d'échange du carter, vérifier le latéral de l'arbre de pédalier. Refaire le calage si nécessaire.

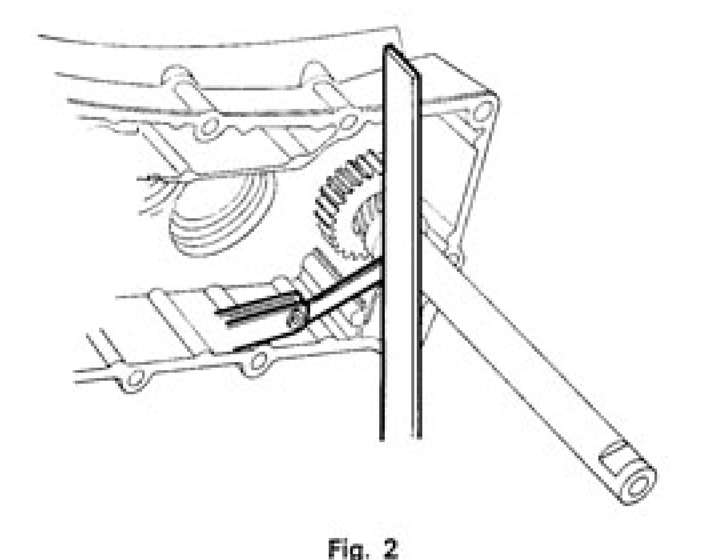


Fig. 2

VÉRIFICATION ET RÉGLAGE DU LATÉRAL :

— Remonter la butée de pédalier sur l'arbre.

— Remonter la rondelle de calage et remettre le truarc.

— Introduire l'arbre de pédalier dans le carter.

— Remonter l'autre rondelle de calage et remettre l'autre truarc.

— Engager le baladeur sur l'arbre.

— Remonter l'entretoise et la rondelle (fig. 2).

— Placer la règle d'un pied à coulisse sur le plan de joint du carter et vérifier le jeu latéral à l'aide d'une jauge d'épaisseur (1 à 2/10e) (fig. 2).

— S'il y a absence de jeu, diminuer l'empilage intérieur des cales de réglage et compenser en augmentant l'empilage des rondelles de calage à l'extérieur du carter.

— Procéder en sens inverse dans le cas d'un jeu latéral trop important.

ASSEMBLAGE DU CARTER MOTEUR

Voir dessin en coupe du moteur (page 2) pour le positionnement des pièces.

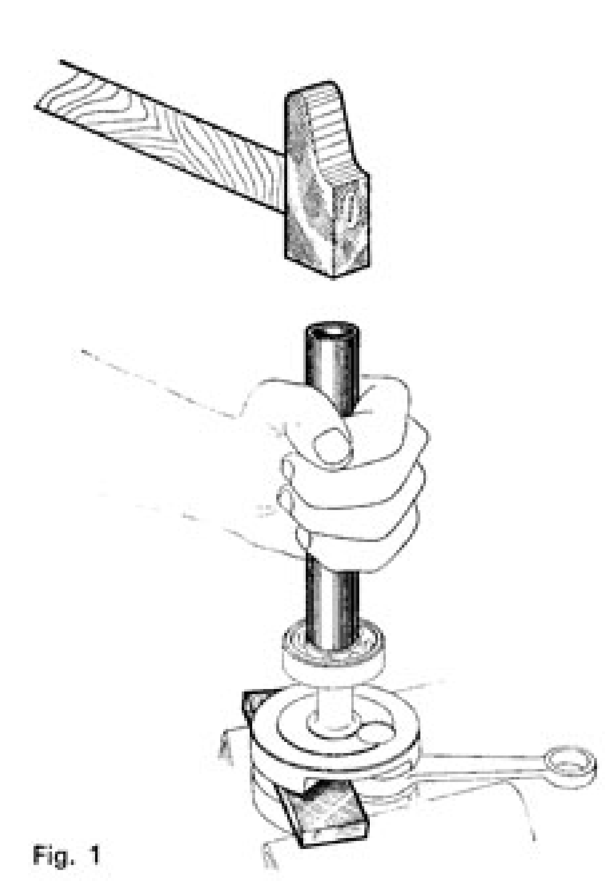



Fig. 1

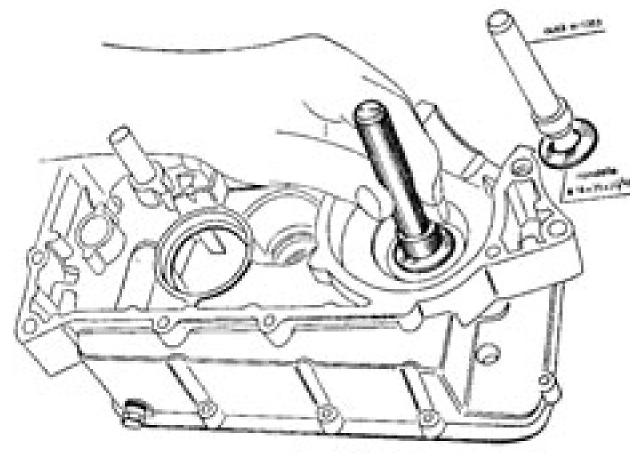



Fig. 2

— Emmancher les deux roulements sur le vilebrequin (fig. 1).
— Chauffer le carter côté embrayage (80° environ).
— Introduire le joint d'étanchéité (lèvre vers l'extérieur) à l'aide de l'outil 1353 et d'une rondelle d'appui de ⌀ 18 × 35 × 20/10 (fig. 2).
— Reposer le vilebrequin dans le carter (en principe, il n'est pas nécessaire de taper pour introduire le joint et le vilebrequin).
— Présenter le roulement extérieur de vilebrequin.
— L'introduction du roulement extérieur s'effectue à l'aide de l'outil (1910).

Pour cela :

— Visser l'écrou à double filetage sur le vilebrequin ;
— Placer la rondelle et le tube ;
— Visser l'outil dans l'écrou et bloquer.
— Visser l'outil pour emmancher le roulement (fig. 3).
— Déposer l'outil (1910).
— Remonter simultanément (comme pour la dépose) l'arbre primaire (attention ne pas omettre de remonter la rondelle située derrière le roulement d'arbre primaire côté embrayage) et l'arbre secondaire.

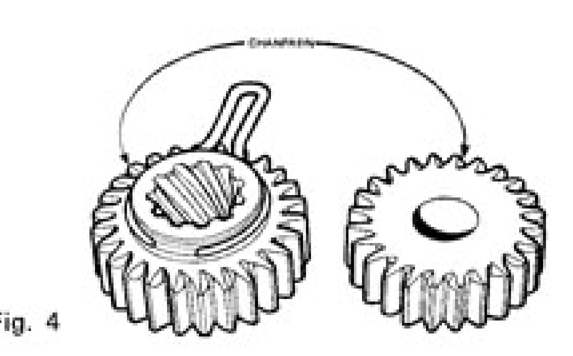
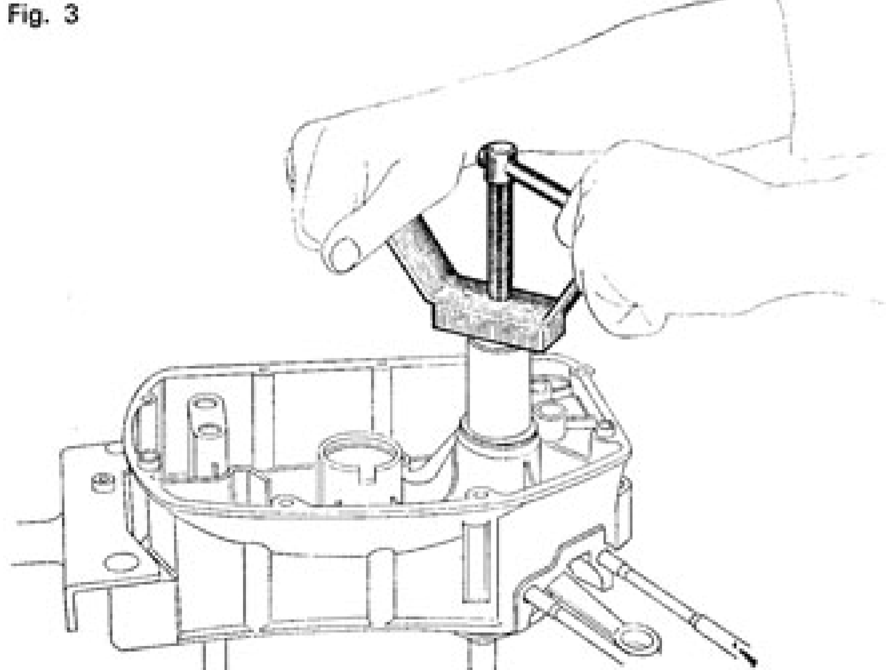

Fig. 4

Fig. 3



— Remonter sur l'arbre intermédiaire, la rondelle, l'entretoise, le pignon (chanfrein des dents orienté côté carter embrayage) et l'autre rondelle (fig. 4).
— Chauffer le carter côté volant (80° environ).
— Emmancher le joint d'étanchéité moteur (lèvre vers l'extérieur) à l'aide de l'outil 1353.
— Introduire le joint d'étanchéité d'arbre secondaire (lèvre vers l'intérieur).
— Monter le baladeur sur l'arbre de pédalier (chanfrein des dents orienté côté carter volant), l'entretoise et la rondelle.
— S'assurer que le ressort de baladeur soit bien placé dans son logement.
— Assembler les deux carters.
— Visser les 9 vis d'assemblage (clé pour vis à six pans creux de 9 mm) et les 2 colonnettes (clé plate de 10 mm).
— Bloquer à 0,6 mkg.
— Monter le pignon de vilebrequin.
— Nettoyer parfaitement les filetages du vilebrequin et de l'écrou.
— Monter l'écrou de pignon avec du loctite oléoétanche et bloquer à 4,5 mkg.
— Remonter le pignon sortie de boîte, revisser l'écrou avec du loctite oléoétanche et serrer à 5 mkg.

FOURCHE

DÉPOSE D'UN PLONGEUR DE FOURCHE :

— Déposer la roue avant (voir page 29).

— Dévisser les boulons de fixation des triangles de garde boue du côté où le plongeur est à déposer.

— Dévisser l'écrou de fixation du plongeur (tournevis) (fig. 1).

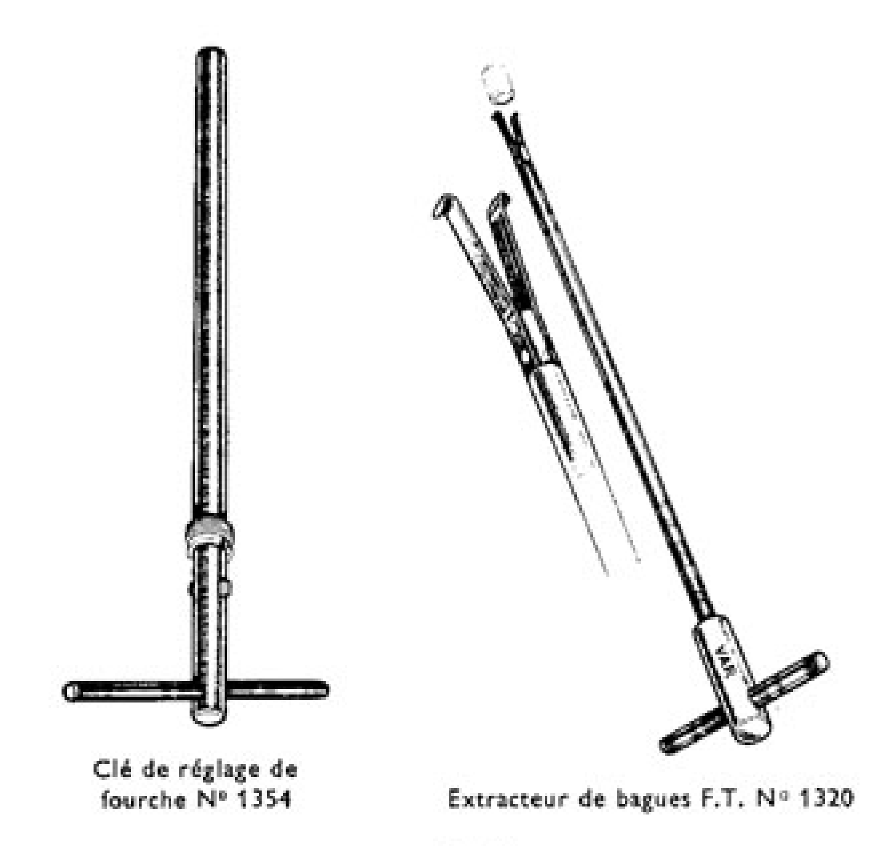
— Déposer le plongeur.

Fig. 1

REPOSE :

— Graisser le plongeur.

— Pratiquer à l'inverse de la dépose.



Clé de réglage de fourche N° 1354

Extracteur de bagues F.T. N° 1320

Fig. 2

REMPLACEMENT DES BAGUES DE GUIDAGE :

— Déposer l'étrier de frein sans débrancher la canalisation de liquide hydraulique (voir notice réparation frein hydraulique - Page 7).

— Débrancher la commande de compteur.

— Dévisser les 2 écrous de fixation supérieure des plongeurs (fig. 1).

— Déposer la roue avec les plongeurs.

— Dévisser les deux écrous de bas de fourche à l'aide de l'outil n° 1354 (fig. 2).

— Extraire les bagues de guidage et les entretoises (extracteur n° 1320) (fig. 2).

— Remonter les bagues neuves et les entretoises.

— Remonter les écrous de bas de fourche (au loctite à l'aide de la clé de réglage 1354).

— Pratiquer à l'inverse de la dépose pour le remontage.

REMPLACEMENT DES FOURREAUX DE FOURCHE :

— Déposer la roue avec les plongeurs (voir page 29).

— Débrancher le câble d'embrayage, le câble de starter et le câble de décompresseur.

— Déposer l'optique de phare et débrancher tous les fils en repérant leur position.

— Déposer le cuvelage de phare (clé de 13 mm).

— Déposer le compteur avec son support (clé de 10 mm).

— Dégager le faisceau du commutateur clignotant du passe gaine.

— Dévisser les deux graisseurs et écarter les pattes de phare sur le support clignotants (fig. 1).

— Dévisser le boulon de fixation du support clignotants.

— Déposer le guidon (clé de 10 mm).

— Déposer l'écrou supérieur de pivot de fourche (clé n° 1229).

— Rabattre le frein de la vis pivot et dévisser celle-ci (clé n° 1880).

— Déposer les fourreaux.

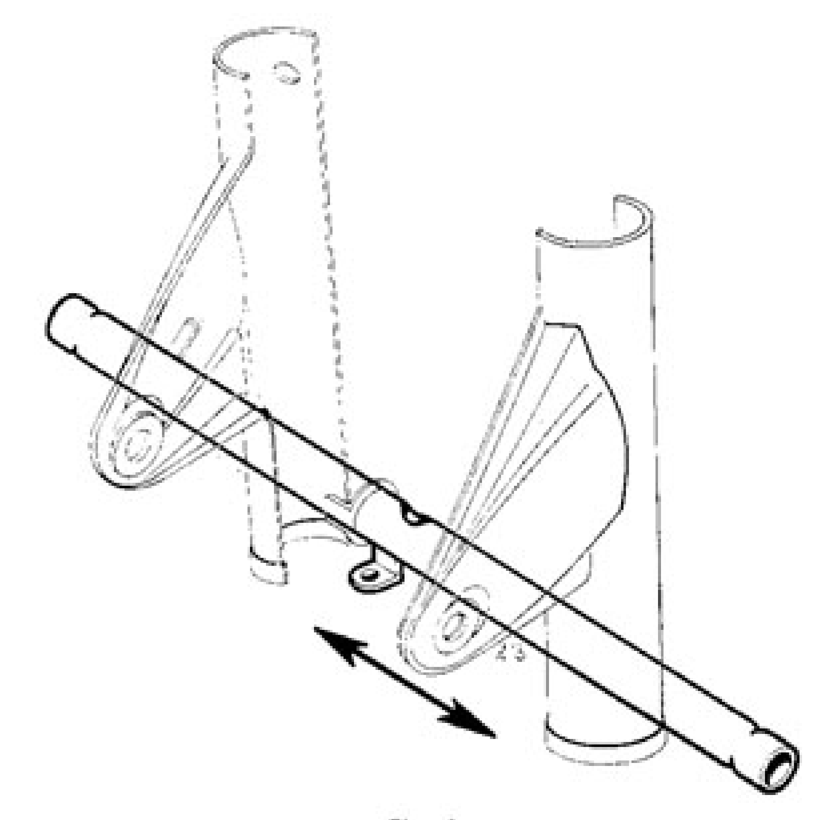


Fig. 1

REPOSE :

— Pratiquer à l'inverse de la dépose.

— Remonter un frein de vis de pivot neuf.

DÉPOSE DE LA ROUE AVANT :

- Maintenir la machine, roue avant levée (cale sous le moteur).
- Débrancher la commande de compteur.
- Dévisser les deux écrous de roues (clé de 17 mm).
- Maintenir la roue et dégager les deux rondelles d'axe de roue).
- Dégager l'ancrage du support étrier de frein en repoussant l'axe de roue (fig. 1).
- Déposer la roue.
- Vérifier si les plaquettes de frein sont en bon état.

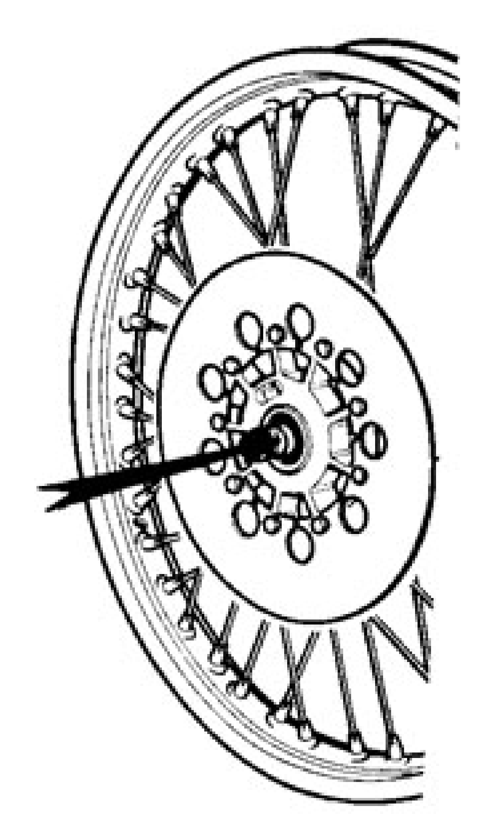


Fig. 1

REPOSE DE LA ROUE AVANT :

- Pratiquer à l'inverse de la dépose.
- S'assurer que l'ancrage supérieur du support étrier de frein soit bien en place et que les branches d'entraînement du « cowel » soient bien dans leurs logements.

DÉPOSE DE LA ROUE ARRIÈRE :

- Dégager la tige de frein du levier de came.
- Dévisser les 2 écrous de roue arrière.
- Dégager la chaîne du pignon d'entraînement de roue arrière.
- Déposer la roue.

REPOSE :

- S'assurer du bon état des garnitures de frein, dépoussiérer si nécessaire le flasque support mâchoires et le tambour.
- Reposer la roue arrière en s'assurant que la patte du flasque soit bien en position sur le téton d'ancrage, soudé sur le bras oscillant.
- Replacer la chaîne sur le pignon.
- Revisser les écrous de roue arrière.
- Vérifier la tension de chaîne, agir sur les tendeurs si nécessaire, et bloquer les écrous de roue.
- Replacer la tige de frein sur le levier de came.
- Régler la garde à la pédale de frein (10 à 15 mm). (fig. 2).

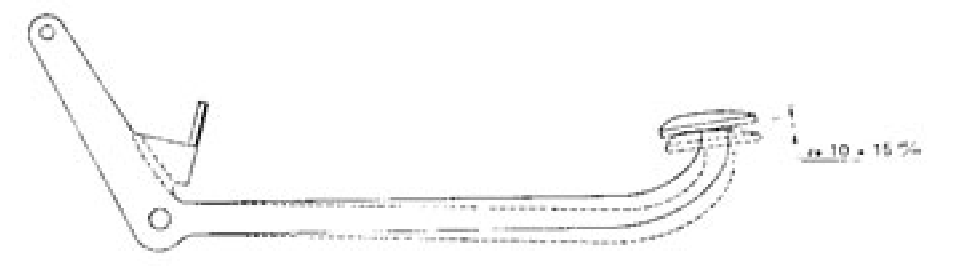


Fig. 2

DÉPOSE DE LA SELLE :

— Soulever la selle.

— Désaccoupler la sangle (clé de 10).

— Dévisser les boulons arrières d'articulation (clé de 10).

— Déposer la selle.

— Pratiquer à l'inverse pour la repose.

DÉPOSE DU RÉSERVOIR :

— Déposer les carters latéraux.

— Dévisser le boulon de fixation arrière du réservoir (clé de 13).

— Débrancher la canalisation essence au réservoir.

— Déposer le robinet (clé de 14 mm).

— Soulever la selle.

— Tirer le réservoir vers l'arrière pour le dégager de ses fixations avant et le déposer.

— Pratiquer à l'inverse pour la repose.

D 55 TRIAL

CYCLE

Pour toutes les opérations moteur et boîte D 55 T consulter les pages précédentes

DÉPOSE DE LA ROUE ARRIÈRE

— Dévisser les écrous de roue (broche de ⌀ 8 mm).

— Dégager la chaîne du pignon de roue arrière.

— Dévisser l'écrou (genre papillon) de réglage de la tige de frein arrière.

— Déposer l'axe de roue en maintenant celle-ci.

— Récupérer les entretoises en ayant au préalable repéré leurs positions.

— Tirer la roue en arrière pour la déposer.

— Attention de ne pas égarer le barillet de tige de frein.

REPOSE

— S'assurer du bon état des garnitures de frein, dépoussiérer, si nécessaire, le flasque support mâchoires et le tambour.

— Pratiquer à l'inverse de la dépose.

— Vérifier la tension de chaîne, agir sur les vis de réglage si nécessaire (clé de 10).

— Régler la garde à la pédale de frein (10 à 15 mm).

DÉPOSE DE LA ROUE AVANT :

— Mettre une cale sous le moteur pour maintenir la roue avant levée.

— Débloquer et dévisser de quelques tours la vis de butée d'axe de roue (clé à 6 pans creux de 8) (fig. 1).

— Dévisser l'écrou d'axe de roue (clé de 19 mm).

— Déposer l'axe de roue et récupérer les entretoises en ayant repéré le sens de montage.

— Déposer la roue en dégageant le flasque du tambour de frein.

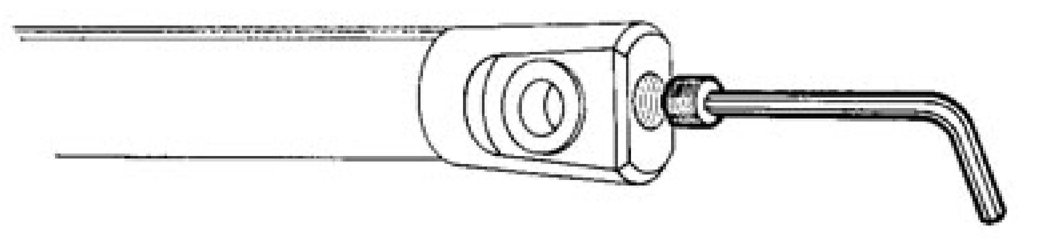


Fig. 1

La dépose du réservoir nécessite la dépose de la selle.

DÉPOSE DE LA SELLE ET DU RÉSERVOIR :

— Dévisser l'écrou de fixation arrière de la selle situé sous le garde-boue.

— Soulever la selle pour dégager le goujon de fixation.

— Tirer la selle en arrière pour la déposer.

— Dégrafer la sangle caoutchouc de fixation arrière de réservoir.

— Extraire le tuyau de mise à l'air du réservoir de l'écrou de pivot de fourche.

— Débrancher la canalisation d'essence au carburateur ou au robinet du réservoir.

— Déposer le réservoir en le tirant en arrière.

REPOSE :

— Graisser légèrement les pastilles caoutchouc de fixation avant, pour faciliter l'introduction du réservoir.

— Pratiquer à l'inverse de la dépose.

DÉPOSE DE L'ÉCHAPPEMENT :

— Déposer le carter droit (3 vis tête cruciforme).

— Dévisser le boulon de fixation arrière de l'échappement (écrou Nylstop de 13).

— Dévisser l'écrou de fixation avant au cylindre (clé de 42 mm).

— Déposer le filtre à air du carburateur (tournevis).

— Dégager l'échappement du cylindre en le poussant vers l'avant et le déposer en le tirant vers l'arrière.

REPOSE :

— Pratiquer à l'inverse de la dépose en mettant la commande d'embrayage à l'intérieur du cintre.

— Remonter un joint neuf.

VIDANGE DE LA FOURCHE

— La fourche télescopique doit être vidangée tous les 10.000 km. Employer de l'huile BP Hydraulic LHM à raison de 160 cm^3 par élément.

NOTA

Ne pas déposer en même temps les 2 bouchons de fourche, ceux-ci servent de butée aux ressorts.

On peut néanmoins vidanger simultanément les deux éléments à condition de maintenir l'avant de la machine levé.

— Dévisser la vis de purge située en bas du fourreau.

— Dévisser le bouchon de plongeur (clé mâle de 12 mm) partie supérieure de la fourche.

— Laisser l'huile s'écouler assez longuement.

— Remonter la vis de purge et la rondelle joint.

— Introduire 160 cm^3 d'huile BP Hydraulic LHM par le haut de l'élément.

— Remonter le bouchon.

En prenant soin de ne pas détériorer le joint d'étanchéité sur le bouchon.

DÉPOSE DE LA FOURCHE :

— Déposer la roue avant (voir page 32).

— Enlever le tuyau de mise à l'air du réservoir, dévisser l'écrou et déposer la rondelle de pivot de fourche télescopique (clé plate de 32).

— Desserrer les 3 vis à 6 pans creux de plaque supérieure de fourche (clé de 6 mm) (fig. 1).

— Ne débrancher aucune commande.

— Déposer l'ensemble guidon-plaque supérieure et le laisser reposer sur la selle.

— Déposer le phare (clé de 10) et le laisser reposer sur le réservoir.

— Desserrer les boulons (clé de 10 et tournevis cruciforme) et déposer les colliers support de phare.

— Dévisser l'écrou faisant fonction de cône supérieur de direction (pince multiprise).

— Déposer la fourche avec le garde-boue.

— Récupérer les cages à billes (repérer le sens de montage) (fig. 2).

— Utiliser un jet pour extraire les cuvettes de direction.

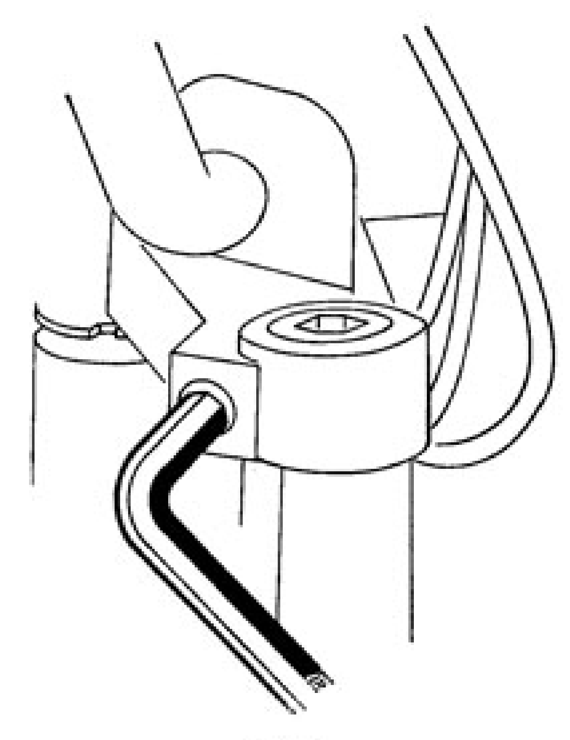


Fig. 1

REPOSE :

— Procéder à l'inverse de la dépose.

— Serrer modérément l'écrou de direction (cône supérieur) de façon à ce que la fourche tourne librement sans jeu.

— Remonter la plaque supérieure (faire affleurer le haut de l'élément avec la partie supérieure de plaque (fig. 3).

— Revisser l'écrou de plaque supérieure et le bloquer énergiquement.

— Serrer les 3 vis de fixation plaque supérieure (clé six pans creux de 6 mm).



Fig. 2

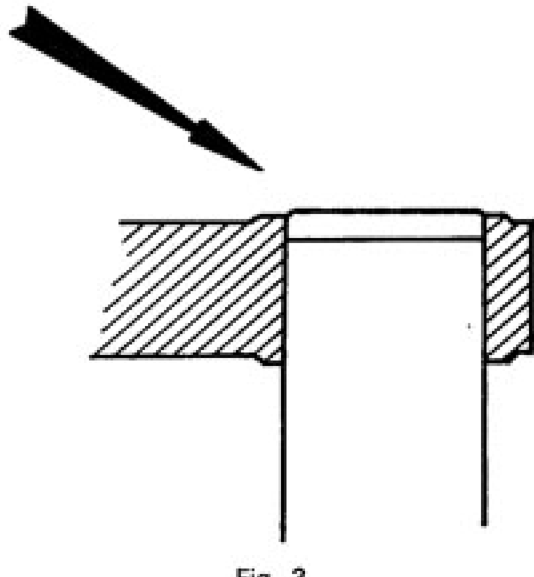


Fig. 3

DÉPOSE D'UN ÉLÉMENT DE FOURCHE :

— Pour un démontage ultérieur de l'élément, nous conseillons de vidanger la fourche (voir page 34).
— Déposer la roue avant (voir page 32). Pour la dépose de l'élément gauche sortir la commande de frein avant du collier passe-gaine.
— Dévisser de quelques tours les vis de serrage sur les plaques inférieure et supérieure de fourche.
— Dévisser la vis de fixation de phare (gauche ou droite) suivant l'élément concerné.
— Dévisser le boulon de serrage de la patte support de phare jusqu'à ce que celle-ci soit libre sur l'élément.
— Déposer l'élément de fourche et récupérer la patte support de phare.



REPOSE :

— Procéder à l'inverse de la dépose - faire affleurer le bouchon de l'élément avec la partie supérieure de la plaque de fourche.

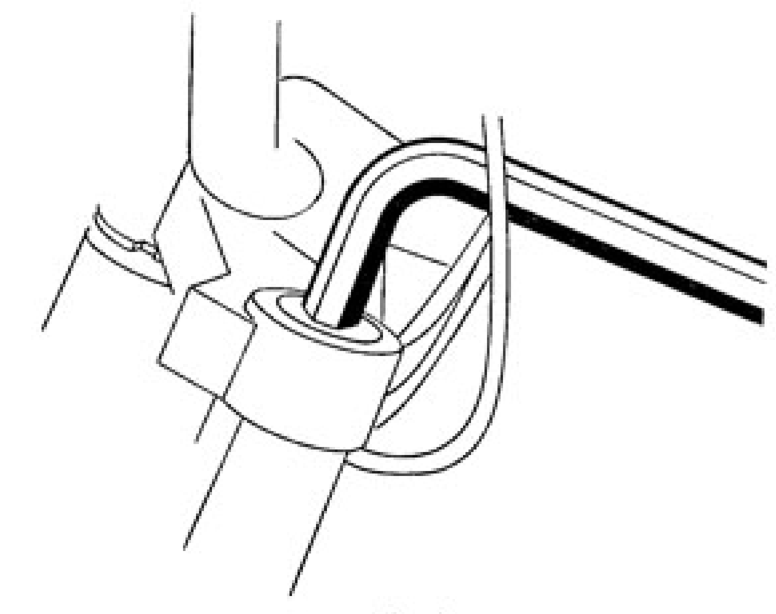


Fig. 1

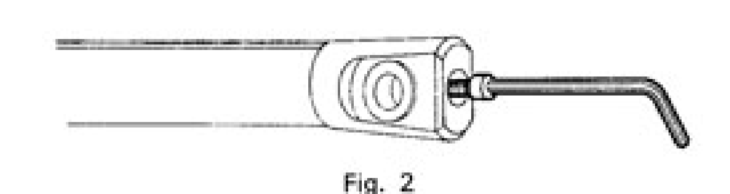


Fig. 2

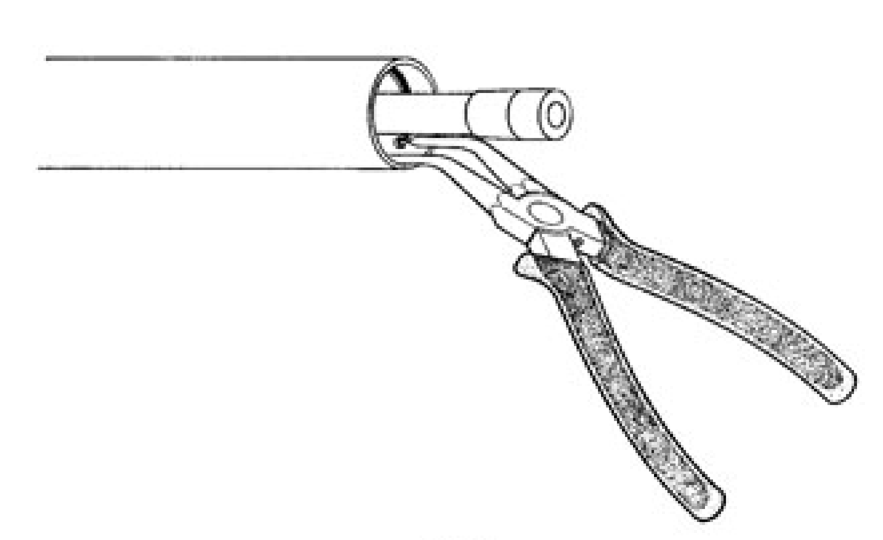


Fig. 3

DÉMONTAGE D'UN ÉLÉMENT TÉLESCOPIQUE :

— Cette opération n'est nécessaire que pour la révision des organes mécaniques internes de l'élément, à l'exception des ressorts de fourche télescopique qui peuvent être facilement déposés et remplacés par le haut du tube plongeur après avoir dévissé le bouchon (clé de 6 pans creux de 12 mm) (fig. 1).
— Vidanger la fourche télescopique (voir page 34).
— Déposer l'élément concerné (voir ci-dessus).
— Déposer le ressort de l'élément.
— Dévisser la vis de maintien amortisseur située dans le bras de fourche (clé à 6 pans creux de 6 mm) (fig. 2). Pour un démontage de l'élément télescopique droit déposer la vis butée d'axe de roue pour avoir accès à cette vis.
— Dégager le collier passe-gaine et le manchon caoutchouc sur le tube plongeur.
— Déposer le circlips (pince fermante) (fig. 3).
— Serrer modérément la tige d'amortisseur dans un étau (muni de mordaches) et tirer un coup sec pour déposer l'amortisseur.

PROCÉDER A L'INVERSE DE LA DÉPOSE :

— S'assurer avant de remettre l'huile dans les éléments que les vis de purge et leur rondelle ont bien été remontées (voir page 34).

RÉGLAGE DU JEU DE DIRECTION :

— Desserrer les 3 vis de fixation plaque supérieure ou à 6 pans creux de 6 mm.

— Dévisser l'écrou de pivot de fourche.

— Soulever suffisamment l'ensemble plaque supérieure et guidon de façon à permettre le passage d'une pince multiprise (fig. 1).

— Serrer modérément l'écrou de pivot (cône supérieur) jusqu'à ce que la fourche tourne librement sans jeu.

— Régler l'écrou de pivot de fourche avant les 3 vis de fixation plaque supérieure (ou 6 pans creux de 6 mm).

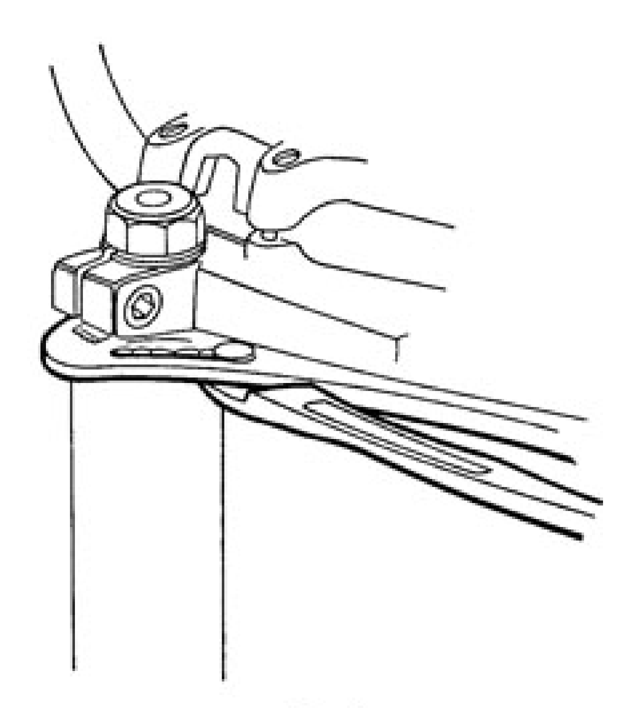


Fig. 1

DÉPOSE DE LA PÉDALE DE FREIN.

— Dévisser l'écrou Nylstop (clé de 13 mm).

— Desserrer la vis de bridage du renvoi de tringle de frein arrière (clé de 10).

— Extraire le renvoi de tringle de frein.

— Déposer la pédale.

REPOSE ET RÉGLAGE :

— Remonter la pédale de frein.

— Introduire le renvoi de tringle sur les cannelures.

— Laisser à l'arbre de pédale, un jeu latéral d'environ 3 à 5/10 (fig. 2).

— Resserrer et bloquer la vis de bridage du renvoi (clé de 10) (fig. 2).

— Remonter la rondelle et revisser l'écrou Nylstop.

— Régler la garde à la pédale de frein 10 à 15 mm.

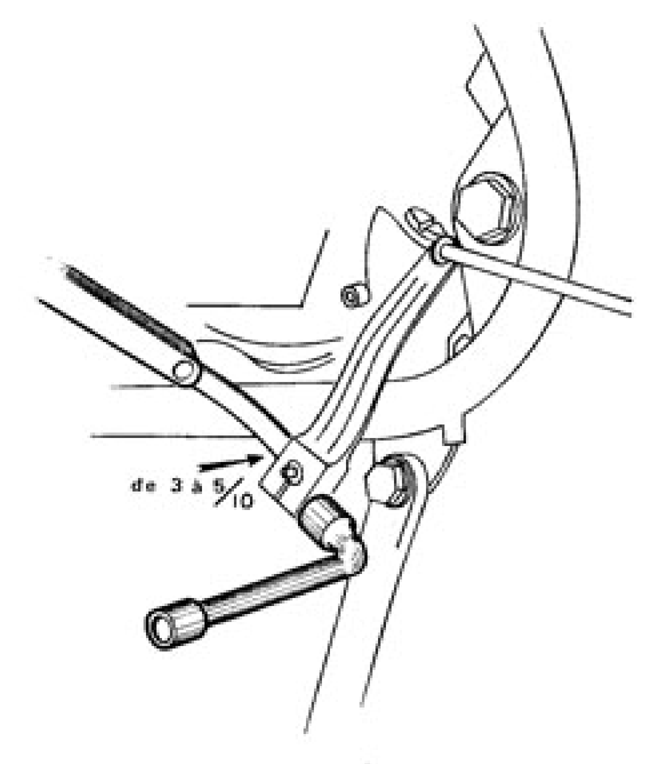


Fig. 2

DÉPOSE DU BRAS OSCILLANT :

— Déposer la roue arrière (voir page 32).

— Déposer l'attache rapide de la chaîne.

— Déposer les boulons de fixation inférieur d'amortisseur (clé de 17).

— Dévisser l'écrou d'axe de bras oscillant côté droit de la machine (clé de 22).

— Dévisser et déposer l'axe de bras oscillant côté gauche de la machine (clé de 22) (fig. 1).

— Déposer le bras oscillant avec le carter de chaîne et le guide.

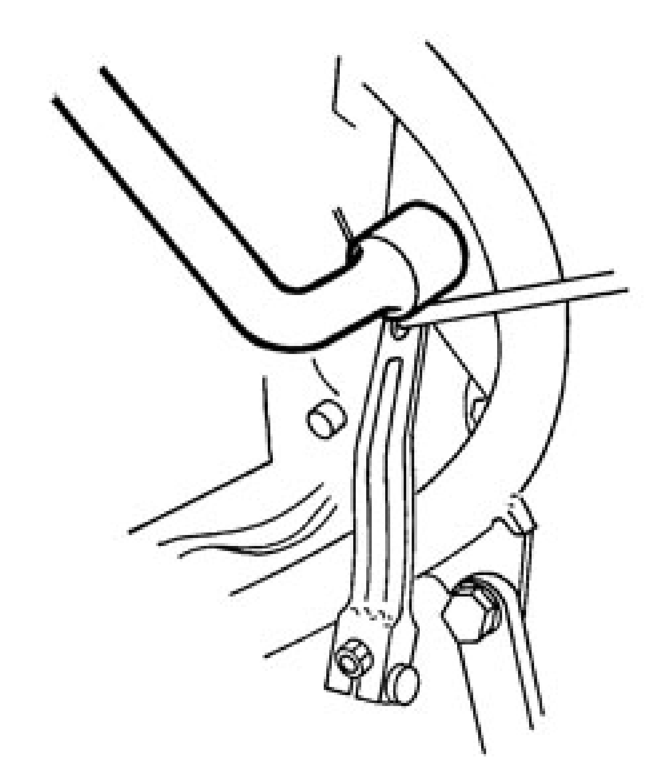


Fig. 1

REPOSE :

— Procéder à l'inverse de la dépose.

— Amener le bras oscillant en position horizontale au moment du blocage de l'axe.

— Attention au sens de montage de l'attache rapide lors de la repose de la chaîne (fig. 2)

— Vérifier la tension de chaîne.

— Régler la garde à la pédale de frein (page 37).



— Sens de montage de l'agrafe de l'attache rapide.

Fig. 2